
Princeton University Library
32101 075992196



DEUTSCHLANDS STÄDTEBAU



LÜBECK

DEUTSCHLANDS STÄDTEBAU

LÜBECK

HERAUSGEGEBEN VOM

SENAT DER FREIEN UND HANSESTADT LÜBECK

BEARBEITET VON

BAURAT F. W. VIRCK

„DARI“

DEUTSCHER ARCHITEKTUR- UND INDUSTRIE-VERLAG

BERLIN-HALENSEE

1921



INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Das alte Lübeck, von Prof. Max Metzger, Lübeck	5
Neue Lübecker Bauten, von Baurat F. W. Virck	29
Vom grünen Kranz der Stadt, von Harry Maaß, Lübeck . . .	42
Lübecker Kleinwohnungen und Siedelungen, von Baurat F.W.Virck	48
Gemeinwirtschaftliche Betriebe, von Oberbaurat Hase	64
Lübecks Handel und Verkehr, v. Handelskammersyndikus Dr.Cords	73
Der Lübecker Hafen, von Wasserbaudirektor Leichtweiß . . .	79
Die Industrie Lübecks, von Wasserbaudirektor Leichtweiß . .	88
A. Behn & Sohn, Lübeck und Hamburg	93
Julius Appel, Lübeck	98
Schiffs- und Dockbauwerft der Brückenbau Flender A.-G, Benrath a. Rh., in Siems bei Lübeck	100
Travewerk, Siems bei Lübeck	102
Jost Hinr. Havemann & Sohn, Holzhandlung, Lübeck	104
Hochofenwerk Lübeck Akt.-Gesellsch ,Herrenwyk im Lübeckschen	106
H. u. W. Kruse, Lübeck	108
Lübecker Hobelwerk G. m. b. H., Lübeck	110
Lüders & Stange, Lübeck und Hamburg	112
L. Possehl & Co. m. b. H. / Nordisches Erzkontor G. m. b. H. . Possehl, Eisen- und Stahl-Gesellschaft m. b. H. / Possehls Eisen- und Kohlenhandel G. m. b. H.	114
Überlandzentrale Lübeck	116
Kammerspiele und „Fledermaus", Lübeck	118
W. F. L. Beth, Maschinenfabrik, Lübeck.	120
Gebrüder Borchers, G. m. b. H., Lübeck	122
Wilhelm Bade, Schlutup bei Lübeck	124
Stanz- und Emaillirwerke vorm. Carl Thiel & Söhne, Actiengesellschaft, Lübeck	126
M. H. Lissauer & Co., Lübeck	127
Hanseatische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Lübeck	128
Fr. Ewers & Sohn, Lübeck	129
J. P. Bade, Lübeck-Schlutup	130
Paul Lohrmann, Lübeck	131

Seite

Lübecker Schwefelsäure- und Superphosphat-Fabrik, Akt.-Ges. 132
Lübecker Ölmühle A.-G. (vorm. G. E. A. Asmus) 133
Eduard Halle, Lübeck 134
Hans Heinrich Bassow, Lübeck 135
Feldbahnfabrik Reiss, Rosenstern & Co., Lübeck-Schlutup-Hamburg 136
Lübecker Genossenschafts-Bäckerei, e. G. m. b. H. 137
Franz Heinrich, Lübeck 138
Disconto-Gesellschaft, Filiale Lübeck 139
Kühlhaus Lübeck, Actiengesellschaft, Lübeck 140
Georg Harder, Lübeck 141
Hartkopf & Groth, Lübeck / Hamburg 142
Hotel International, Lübeck 143
Engel & Mitterhusen, Lübeck 144
Fr. Ewers & Co., Akt.-Ges, Lübeck 145
H. Meyer & Co., Lübeck 146
Schiffswerft Henry Koch Aktiengesellschaft, Lübeck 147
C. F. Schütt & Co., Lübeck 148
Piehl & Fehling, Lübeck 149
Schärffe & Co., Lübeck 150
Ewers & Miesner G. m. b. H., Lübeck 151
Deutsch-Finnländische Dampferexpedition G. m. b. H, Lübeck 152
Kontor-Reform G. m. b. H., Lübeck 153
I. A. Suckau, Lübeck 154
Commerz-Bank in Lübeck 155
Carl Kürle, Lübeck 156
Drahtschmidt, Lübeck 157

Kunstbeilagen

Marktplatz mit Rathaus und Marienkirche . . . . . . nach 8
Vorwerker Friedhof, Kapelle . . . . nach 32
Burgtorhafen . . . . nach 80
Hochöfen . . . . nach 88

Am Schluß Anzeigen Lübecker Firmen.





Lübeck um 1550
Nach einem Holzschnitt von Geffcken

Das alte Lübeck

Von Prof. Max Metzger, Lübeck

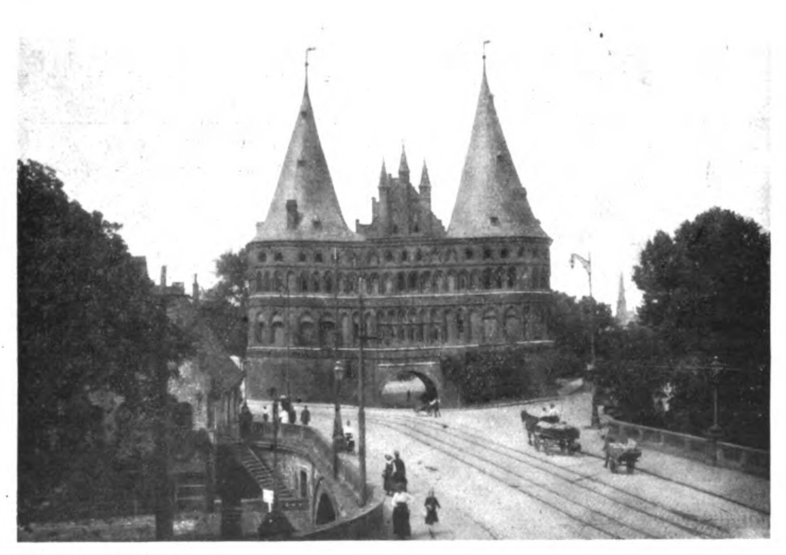
Die Eindrücke, die Reisende vom Besuch Lübecks mitnehmen, sind grundverschieden, je nach den Erwartungen, mit denen sie ankamen und je nach den begleitenden Umständen unter denen sie die Stadt besichtigen konnten. Wer in den träumerischen Erinnerungen an Lübecks große Vergangenheit und den begeisternden reizvollen Schilderungen in vielverbreiteten erzählenden und dichterischen Werken befangen, auf Schritt und Tritt ein Stück von Sage und Geschichte umwobenen Mittelalters zu schauen erwartete, etwa wie in dem stillen, wie im Dornröschenschlaf liegenden Brügge oder wie in dem ganz und gar auf's Malerische abgestimmten Rothenburg o. d. T., der wird zunächst eine ernüchternde Enttäuschung erleben. Um so mehr als das beim Einfahren schon aus der Ferne gesehene Gesamtbild mit den trutzig in den Himmel ragenden, altersdunklen Türmen vielversprechende Hoffnungen erweckte. Die ungestümen Forderungen des sich steigernden Verkehrs und des Anwachsens der Bevölkerung ließen sich nicht zugunsten der Erhaltung der mittelalterlichen Stadtanlage unterdrücken. Neue Bauten und nicht immer schöne und glückliche Lösungen, traten neben und an die Stelle der alten. Manches alte stimmungsvolle Bild ist dem Geist der Neuzeit zum Opfer gefallen. Wer heute, um einen Eindruck von Lübeck zu gewinnen, sich nur damit begnügt, durch die Hauptverkehrsstraßen zu wandern, wird nur einen geringen Teil der malerischen und architektonischen Schönheiten der alten Zeiten und der Fülle mittelalterlicher Kunstschätze, die Lübeck noch birgt, zu Gesicht bekommen. Sie wollen unter kundiger Führung aufgesucht sein.

Vom Bahnhof kommend, hat man von der neuen über den Stadtgraben führenden Brücke, die mit den barocken, im Jahre 1776 vom lübeckischen Bildhauer Boye geschaffenen Figuren und Vasen der alten Brücke geschmückt ist, den Anblick des altehrwürdigen Holstentores, links davon die beiden Türme der Marienkirche, rechts des St. Petri-Kirchturms. Als erstes charakteristisches altes Baudenkmal Lübecks lernt der Fremde beim Näherkommen den machtvoll trotzigen weitbekannten Zwillingsturmbau „das Holstentor“ kennen. Das in seiner Art einzig dastehende Bauwerk wurde aus dem Vermächtnis des Ratsherrn Johann Broling in den Jahren 1469—1476 vom Stadtbaumeister Hinrich Helmstedt errichtet. Die beiden runden Türme haben je 11 m Durchmesser, der Mittelbau mit dem Torweg ist ebenfalls 11 m breit. Die Höhe der Türme beträgt etwa 37 m. Einsam als Restdenkmal der Stadtbefestigungen der alten Zeit steht der gotische Ziegelrohbau mit den glasierten Schichten und den prächtig modellierten Terrakottenfriesen. Ein durch Neudrucke in Lübeck viel verbreiteter großer Holzschnitt vom Jahre 1555 gibt ein imposantes Bild der damaligen ringsum befestigten Stadt. Vom 12. Jahrhundert ab hatte man an der Befestigung gearbeitet. Zu den Mauern und Türmen kamen im 15. Jahrhundert die Wälle und Bastionen. Die Demolierung der Befestigungen begann seit 1803. Die noch erhaltenen Wälle wurden zu Promenadenanlagen umgewandelt. Von den Tortürmen ist außer den Holstentortürmen nur noch der Burgtorturm im Norden der Stadt nachgeblieben.

Die meisten der ehemaligen Tor- und Befestigungstürme wurden im 15. Jahrhundert gebaut, in der Zeit der höchsten Blüte der Hansa, in der Lübeck auf der Höhe seiner Größe stand. Lange Friedensjahre nach wildbewegten kriegerischen Zeiten ermöglichten eine segensreiche Entwicklung der Stadt. Als bevollmächtigtes Haupt der Hanse nahm Lübeck damals kraft der Klugheit seiner Staatsmänner eine imposante Machtstellung ein. Die deutsche Hansa, mit deren Geschichte Lübeck eng verknüpft ist, entstand nicht in einem bestimmten Jahre, sondern dieser Städtebund (Hansa bedeutet in der gotischen Sprache soviel wie Schar oder Genossenschaft) entwickelte sich ganz allmählich aus den Verhältnissen heraus, die einen engen Zusammenschluß der handeltreibenden Städte erforder-



Gesamtansicht mit der Trave im Vordergrunde



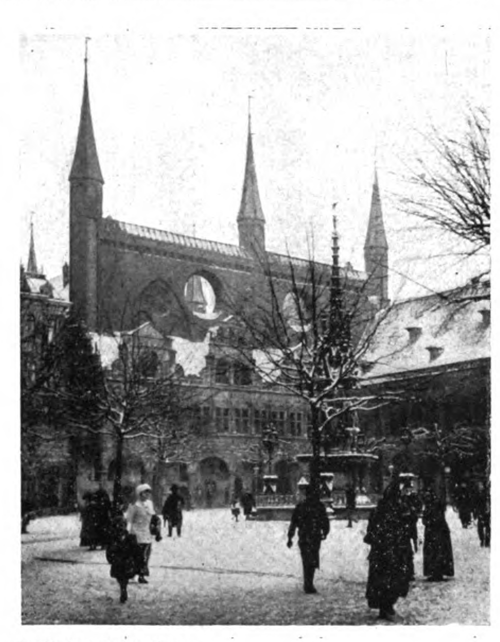
Holstentor Stadtseite



Alte Befestigungsmauer mit Burgtor



Salzspeicher an der Trave



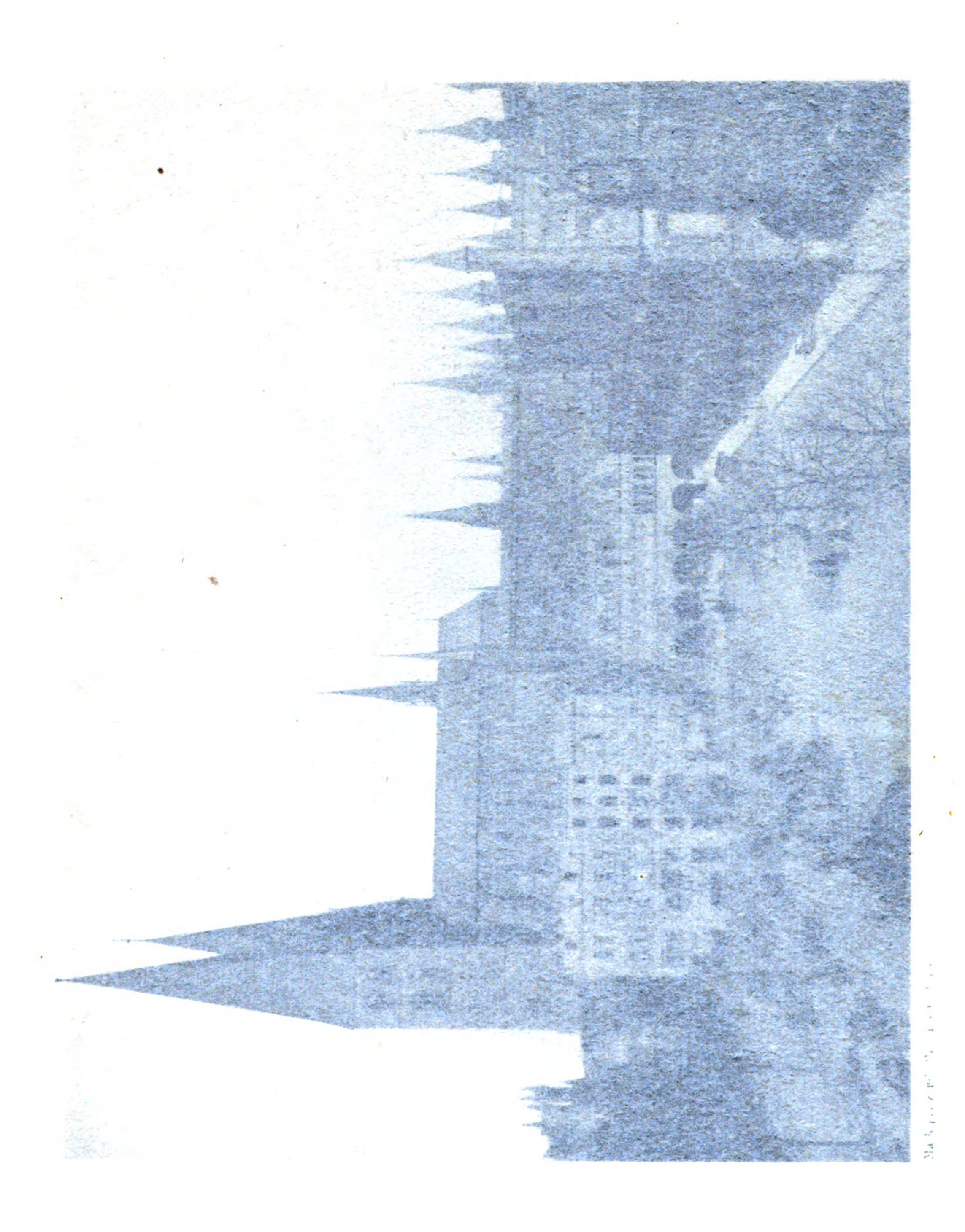
Marktplatz und Rathaus

ten, um den Handel zu schützen. Obwohl Lübeck erst 1359 die zur Hansa gehörenden Städte zu einer Tagung einlud, ist das Bestehen dieser Gemeinschaft schon viel früher erkennbar. Als Haupt des Hansabundes stieg Lübecks Ansehen sowohl Dänemark wie dem Kaiser gegenüber immer höher. Zumal nach dem siegreichen Kriege gegen Dänemark gegen Ende des 14. Jahrhunderts, der am 24. Mai 1370 zum Friedensschluß in Stralsund zwischen Dänemark und dem Hansabunde führte. Kaiser Karl IV., der sich zu einer Unterstützung der Hansestädte in ihrem Kriege gegen Dänemark nicht geneigt gezeigt hatte, fühlte sich nach dem Friedensschluß veranlaßt, sein kaiserliches Ansehen durch persönliches Erscheinen in der mächtigen Stadt zu befestigen. Zuvor ernannte er den Lübecker Bürgermeister zum Reichsfriedensrichter, wodurch er einerseits Lübeck als die stärkste und zugleich friedfertigste der deutschen Städte anerkannte, andererseits dem Stadtoberhaupte im ganzen Reiche hohe kaiserliche Befugnisse verlieh. Im Herbst des Jahres 1375 hielt der Kaiser mit seiner Gemahlin und großem Gefolge seinen feierlichen Einzug durch das Burgtor in Lübeck. Er blieb zehn Tage und nahm an einer Sitzung des Rates teil, wobei er die „consules" als „Herren" anredete. Als diese bescheiden eine derartige Ehrung ablehnten, sagte der Kaiser: „Ihr seid Herren!" Lübeck wurde von nun an den vier Städten Rom, Venedig, Pisa und Florenz zugezählt, deren Ratsherren das Recht zustand, dem Rat des Kaisers anzugehören, wenn sie sich an seinem Hoflager aufhielten. Eine neue kaiserliche Gunst, durch die Lübeck vor allen deutschen Städten hervorgehoben und ausgezeichnet wurde! In der nächsten Zeit blieben Lübeck zwar, trotz seiner Machtstellung nach außen, innere Kämpfe nicht erspart und im Jahre 1426 kam es wegen Verletzung der vom Hansabund erworbenen Rechte durch Auferlegung eines Zolls auf die Schiffahrt durch den Sund noch einmal zu einem Krieg mit Dänemark, der durch den Frieden von Wordinborg am 17. Juli 1435 beendet wurde. Die Entwicklung Lübecks nahm aber davon unbehindert ihren Fortgang; die Stadt erweiterte ihre Besitzungen und ihr Reichtum nahm in bedeutender Weise zu.

Vom Holstentor weitergehend, fallen dem Fremden gleich rechts die malerischen ruinenhaften, alten Backsteinbauten auf, die mit leeren dunklen Fensterhöhlen in die Luft blicken. Es sind die „Salzspeicher" an der Obertrave aus dem 16. und 17. Jahrhundert. Es verlohnt sich auf sie noch einen Blick von der anderen Seite der Trave zu werfen. Wir überschreiten zu diesem Zwecke die Holstenbrücke, die in früheren Zeiten einen gewaltigen Buckel in der Mitte machte. Es ist ein ungemein anziehendes Bild, das wir vom jenseitigen Ufer der Trave mitnehmen.

Die nun folgende nach der Mitte der Stadt führende Holstenstraße hat durchaus den Charakter einer modernen Laden- und Geschäftsstraße. Sie führt uns zum Marktplatz. In der Mitte steht der aus weißem Sandstein ausgeführte Marktbrunnen vom Jahre 1873, entworfen vom Architekten Hugo Schneider in Aachen, mit den Statuen Heinrichs des Löwen, Grafs Adolf II. von Schauenburg, Kaiser Friedrichs I. Barbarossa, Kaiser Friedrichs II. Hinter uns nimmt die Langseite des Platzes das Postamt ein, in seiner modernen gothischen fragwürdigen Backsteinpracht im Jahre 1883 entstanden. Vor uns haben wir die Langseite des Rathauses und scharf im rechten Winkel umbiegend den weiteren Teil des bunt zusammengesetzten Baues. Die westlich davon liegende häßliche moderne Häusergruppe wird wuchtig überragt von dem hohen Hauptschiff und den monumentalen, feierlich-ernsten Türmen der Marienkirche. Sie rettet das sonst leider verdorbene Bild des ehedem stimmungsvollen Platzes.

Bei einem flüchtigen Blick nach der rechten Seite des Platzes fällt uns auf einem kleinen Bauwerk ein alter oberer Abschluß auf. Der untere Teil ist als eine Bedürfnisanstalt umgewandelt worden. Trotzdem heißt das Häuschen noch heute im Volksmunde „die Butterbude", weil es, ursprünglich in der Mitte des 15. Jahrhunderts erbaut, am Ende des 16. Jahrhunderts zu Verkaufsstellen der Butterhändler diente. In dem nach Art einer





[illegible] esers dazuzugehören, wenn [illegible] Eine neue [illegible] Lübeck [illegible] Lübeck zwar, [illegible] innere [illegible] die [illegible] andert [illegible] bedeutender

[illegible], fallen dem Frem[illegible] die mit ihren dunklen [illegible] Obertrave aus dem 16. und [illegible] verleiht sich [illegible] sie noch [illegible] der anderen Seite der Trave zu [illegible] diesem Zwecke die [illegible] einen gewal[illegible] Es ist ein un[illegible] anziehendes [illegible] das wir vom jenseitigen [illegible] der Trave [illegible]

[illegible] verlieh. Im Herbst des Jahres [illegible] sagte [illegible] Lübeck wurde [illegible] Venedig, Pisa [illegible] das Recht

Die nun [illegible] nach der Mitte der Stadt führende [illegible] hat durchaus den Charakter einer [illegible] und Geschäftsstraße. Sie führt [illegible] Marktplatz. In der Mitte steht der aus [illegible] Sandstein ausgeführte Marktbrunnen [illegible], entworfen vom Architekten Hugo [illegible] Aachen, mit den Statuen Heinrichs [illegible], Grafs Adolf II. von Schauenburg, [illegible] Friedrichs I. Barbarossa, Kaiser Friedrichs II. [illegible] uns nimmt die Langseite des Platzes das [illegible] ein, [illegible] einer [illegible] fragwürdigen [illegible] 1883 entstanden. Vor uns [illegible] wir [illegible] des Rathauses und [illegible] im recht[illegible] den weiteren Teil des [illegible] Baues. Die westlich davon [illegible] moderne Häusergruppe [illegible], überragt von dem hohen [illegible] den monumentalen, feierlich-ernsten [illegible] Marienkirche. Sie rettet das sonst leider [illegible] Bild des ehedem stimmungsvollen [illegible]

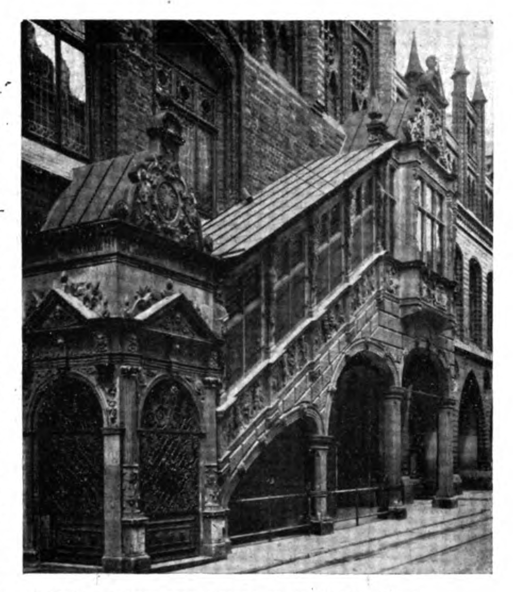
Bei einem flüchtigen Blick nach der rechten Seite des Platzes fällt uns auf einem kleinen Bauwerk ein alter oberer Abschluß auf. Der untere Teil ist als eine Bedürfnisanstalt umgewandelt worden. Trotzdem heißt das Häuschen noch heute im Volksmunde „die Butterbude“, weil es, ursprünglich in der Mitte des 15. Jahrhunderts erbaut, am Ende des 16. Jahrhunderts zu Verkaufsstellen der Butterhändler diente. In dem nach Art einer



Marktplatz mit Rathaus und Marienkirche

offenen Halle gebauten Oberteil wurden zu jener Zeit Marktfrevler, streitsüchtige Weiber und Unruhestifter zur Strafe ausgestellt.

Nach der Baugeschichte hat ein Rathaus schon vor 1226 bestanden, es wurde bei der großen Feuersbrunst 1251 zerstört. Die ältesten Reste, die sich erhalten haben, stammen aus der Zeit des Uebergangsstils. Wir sehen nordwärts die frühgotische Südwand des ältesten Teiles emporragen, die von großen runden Windlöchern unterbrochen wird und seit 1415 mit drei die Zierblenden der Wandfläche teilweise überschneidenden Türmchen besetzt ist. Ein romanischer Rest ist noch zu sehen in der Ostecke dicht beim Dache des Langhauses. Der von einem sechsteiligen Laubengang getragene Renaissancevorbau aus Gotländer Kalkstein wurde 1570 an Stelle der ehemaligen Laube des Rates, von der die „Burspraken" verkündigt wurden, errichtet. Schon im Anfang des 13. Jahrhunderts war hier die Stätte, an der die Gerichtsherren des Rates Recht sprachen. Von den Denkmälern jener ehemaligen Justizpflege auf dem Marktplatz ist der Pranger, eine hohe Säule, „der Kaak" von den Franzosen beseitigt worden; das Halseisen wurde 1869 entfernt. Die in niederländischer Art reichornamentierte Renaissancefassade ist 1880 wiederhergestellt worden. Der schlichtere Teil des vor uns liegenden Langhauses, „dat lange Hus", auch „Dantzelhus" genannt, weil es zugleich als Festraum diente, war schon 1308 aufgebaut gewesen. Als im Jahre 1358 der vordere Teil durch Feuer zerstört worden war, mußte zu einem Neubau geschritten werden. Die jetzt offene Arkadenhalle, auf deren gewaltigen Granitsäulen das lange Haus ruht, war bis 1868 von den Goldschmiedsbuden ausgefüllt, Laden und Werkstatt umfassend, in denen allein die Goldschmiede arbeiten durften, eine merkwürdige gewerbliche Beschränkung, wie sie sonst wohl nirgends vorkam. Jetzt ist der Eindruck des auf den dicken Pfeilern der offenen Halle ruhenden Rathauses mit dem freien Durchblick nach der Breitenstraße einzig unter den Städtebildern Deutschlands. Der ebenfalls auf Granitsäulen ruhende südliche Erweiterungsbau mit seiner reich gegliederten hohen gotischen Giebelumkleidung ist von 1442—1444 entstanden. Die Arkadenhalle dieses Teils ist erst seit wenigen Jahren freigelegt; sie barg ehemals die Ratswage. Im Obergeschoß hatte man ehemals Nebenräume für den daranstoßenden Festsaal angelegt. Im 16. Jahrhundert wurden dieselben in die sogenannte „Kriegsstube" umgebaut. Natürlich haben wir in dem jetzigen Ansehen nicht den ursprünglichen Zustand vor uns; vieles ist in den folgenden Jahrhunderten verfallen und abgebröckelt, so daß endlich gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine gründliche Widerherstellung Notwendigkeit wurde, die im Laufe von 30 Jahren mit Sorgfalt durchgeführt worden ist.



Rathaus mit Renaissancetreppe an der Breiten Strasse

Dem zuletzt erwähnten südlichen Teil des Langhauses ist auf der Seite der Breitenstraße der Treppenvorbau aus der Renaissancezeit vorgelagert. Wir gehen durch die Arkaden und überschreiten die Straße und haben nun im schönsten Gesamtblick den Sandsteintreppenbau vor uns, der mit der Steinfassade, die wir vorher gesehen, zu den interessantesten Baudenkmälern der niederländischen Renaissance in Deutschland gehört. Die im Jahre 1594, also 24 Jahre später als die Fassade auf dem Marktplatz, erbaute Steintreppe zeigt schon deutliche Beeinflussungen durch den nachdrängenden Barockstil. Wegen totaler Verwitterung des Gotländer Kalksteins mußte die ganze Treppenanlage in den Jahren 1894 bis 1895 neu hergestellt werden. Es geschah dies mit äußerster Sorgfalt, aber unter gleichzeitigen, durch Verkehrsrücksichten notwendig gewordenen kleinen Abänderungen.

Nördlich — nach rechts — auf der Breitenstraße weitergehend, erblicken wir über dem letzten Arkadenjoch einen zierlichen holzgeschnitzten Erker vom Jahre 1586. Dann kommt der heutige Hauptteil des Rathauses mit der weitvorspringenden Eingangshalle mit darüber befindlichem Balkon. Unter der Vorhalle zum Haupteingang des Rathauses befinden sich zwei Bänke mit Erzgußwangen („Beischläge"), gegossen 1452, deren Seitenflächen die Relieffiguren eines tronenden Kaisers und eines wilden Mannes mit dem lübischen Adlerschild enthalten. An den Torflügeln des Portals sind zwei durchbrochene gotische Beschlägeschilder in Erzguß angebracht, von denen das eine aus dem 14. Jahrhundert stammt, das andere





Relieffiguren am Haupteingang vom Rathaus

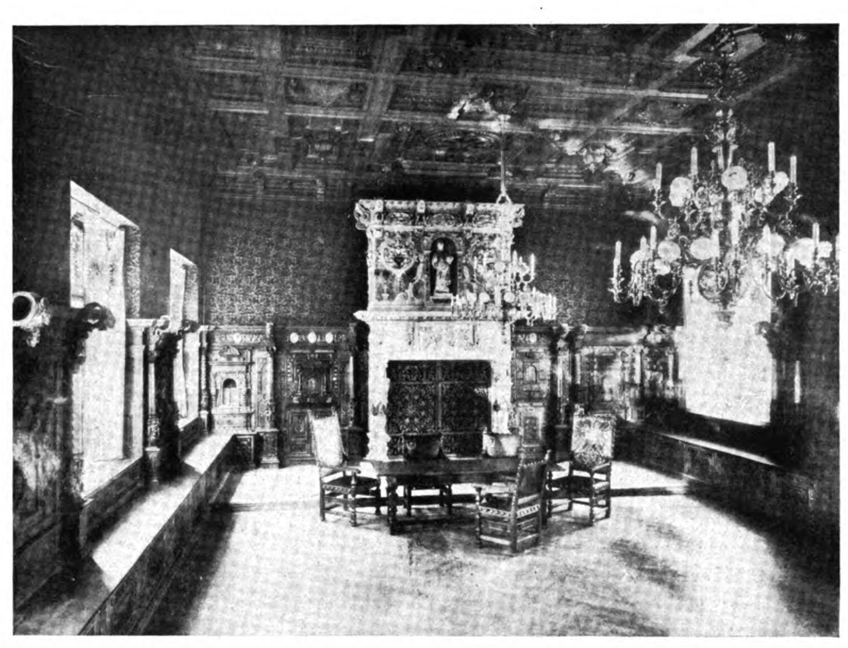
ein Nachguß vom Jahre 1817 ist. Sie stellen den Kaiser dar, umgeben von den 7 Kurfürsten.

Gleich rechts beim Eintritt in das Rathaus liegt der Audienzsaal des Senats. Aus gotischer Zeit stammt noch dessen äußere Portalbildung, während deren innere Seite ein reiches Schnitzwerk von Tännies Evers aus dem Jahre 1573 bildet. Der Audienzsaal selbst ist in den Jahren 1754—1760 im Rokokogeschmack hergerichtet worden und enthält in den Wandflächen 10 allegorische Gemälde von und nach Steffans Torelli aus Bologna.

Beim durchgreifenden Um- und Ausbau des Rathauses von 1887 bis 1891 erhielt dieser Teil eine ansprechende Treppenhausanlage in gotischem Stilcharakter, deren große Podestwand von Professor Koch 1893 mit einem historischen Wandgemälde geziert wurde. Neu hergestellt im mittelalterlichen Stile wurden der Bürgerschaftssaal und die Börse. Das sehenswerteste Kleinod des Rathauses aber ist die Kriegsstube, deren im edlen Stil der Hochrenaissance gehaltenen Vertäfelungen und Schnitzereien 1595—1608 von der kunstgeübten Hand des Meisters Tönnies Evers d. J. gefertigt wurden. Die Vertäfelungen sind mit aus buntfarbigen und gebrannten Hölzern hergestellten Intarsien versehen und im oberen reichgeschnitzten Fries mit Wappen von Ratsherren in Alabasterarbeit geschmückt. Das herrliche Werk der Renaissancekunst war lange Zeit in einem trostlos verkommenen Zustand, bis es 1880 bis 1890 von dem Lübecker Kunsttischlermeister Hans Friedrich Schuhmacher wiederhergestellt wurde. Die etwas zu schwere Kassettendecke ist von dem Architekten Karl v. Großheim entworfen. Der Sandsteinkamin mit dem Marmorrelief des Urteils Salomos stammt aus dem Jahre 1595. Von hervorragender Schönheit sind auch die beiden Seiten der Eingangstür zur Kriegsstube.

Zur Erquickung nach soviel gesehenem Schönen, verlohnt es sich wohl einmal in den Ratsweinkeller hinunterzusteigen. Aber auch hier in den unterirdischen Hallen mit den mächtigen romanischen und gotischen Pfeilern und Gewölben gibt es allerlei zu sehen. Die Hansahalle, das Admiralszimmer und die „Rose“ sind um 1890 neu ausgemalt worden. Die Hauptsehenswürdigkeit des Ratskellers bildet das sogenannte Brautgemach, ehemals als Herrengemach bezeichnet, weil es den Weinkellerherren als Gerichtsstube diente. Es ist in „Brautgemach“ umgetauft worden wegen des von zwei Herren von Stiten gestifteten Kamins, an welchem der Spruch steht: mennig man lude singet, wen man em de brut bringet; wuste he wat man em brochte, dat he wol wenen mochte.

In der Verlängerung des Rathauses nach Norden liegt das Kanzleigebäude, das 1482 begonnen und nach Erweiterungen 1614 vollendet wurde. Nach der



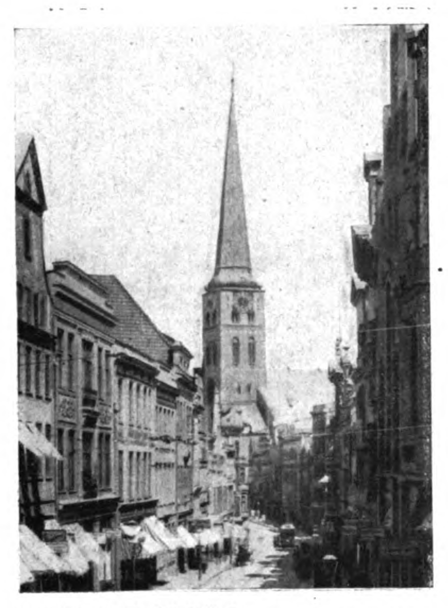
Rathaus, Kriegsstube

westlichen der Marienkirche zugewandten Seite steht es auf einem gewölbten offenen Gang auf Granitsäulen. Bemerkenswert ist die Fassade der kurzen Nordseite im Renaissancecharakter.

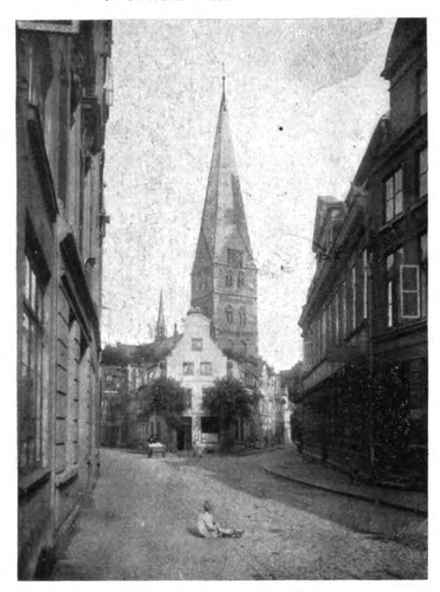
Von hier aus hat man einen wundervollen Durchblick durch den weiteren Verlauf der Breitenstraße mit der Jacobikirche als Abschluß des Straßenbildes. In leuchtendem milden Edelgrün ragt die schlanke Turmpyramide mit den vier großen kupfernen Kugeln an ihrer Basis in den blauen Himmel hinein. Die Kirche selbst ist in dem Zeitraum von 1276 bis 1334 als dreischiffiger Hallenbau errichtet worden. Der Turm wurde an Stelle eines 1627 durch den Sturm umgeworfenen, im Jahre 1658 vom Stadtbaumeister Kaspar Walter erbaut. Für die Besucher dieser Kirche sei schon hier im voraus mitgeteilt, daß die gotische Orgelfassade von 1504, die Kirchenstühle mit schönem Schnitzwerk, die Chortreppe mit eingelegter Arbeit und vor allen Dingen der Altar der Brömbsenkapelle bemerkenswert sind.

Im allgemeinen werden die drei kleineren alten Kirchen Lübecks, die Jacobi-, die Petri-, die Aegidienkirche, von den kunstsinnigen Fremden, besonders bei beschränkter Zeit, selten aufgesucht, weil die beiden großen Hauptkirchen, der Dom und die Marienkirche, eine so ungeheure Menge von Kunstschätzen bergen, daß deren Besichtigung schon zu sehr ermüdet. Die Petrikirche enthält die schöne messingene Grabplatte des Ratsherrn Johann Klingenberg von 1356, eine flandrische Arbeit, die prachtvolle Orgelfassade im Renaissancestil von Tönnies Evers d. J., reichgeschnitzte Chorstühle aus der Renaissancezeit, ein künstliches Uhrwerk mit humorvollem Figurenspiel, schöne Broncegitter und prächtige Lichtkronen und Wandarme in Bronce und Messingguß und an der Sakristeitür einen broncenen Büffelkopf aus dem 14. Jahrhundert. In der Aegidienkirche sind nur wenige alte Arbeiten ähnlicher Art zu sehen.

Am besten ist es schon, wir biegen am Nordende des Kanzleigebäudes in die Mengstraße ab und nehmen gleich die Besichtigung der Marienkirche vor. Sie ist die Kirche, die das Stadtbild in der stärksten Weise beeinflußt. Auf dem Höhenrücken der Stadt belegen, ragt sie von allen Stadtseiten gesehen, aus dem Häusergewirr machtvoll, stolz, ernst, in schlichter Schönheit empor. Sie ist eines der schönsten Baudenkmäler der norddeutschen Gothik, edel und groß in den Verhältnissen, rein und einfach in den Ausdrucksmitteln. Eine Perle des Backsteinbaues, das stolze Vorbild für den Kirchenbau des Ostseegebietes. Der gotische Bau entstand bald nach dem großen Stadtbrande von 1251 an Stelle der früheren romanischen eintürmigen Marienkirche. Die Großartigkeit ihrer Anlage entsprach dem Reichtum der Bürger. Nach ihrem



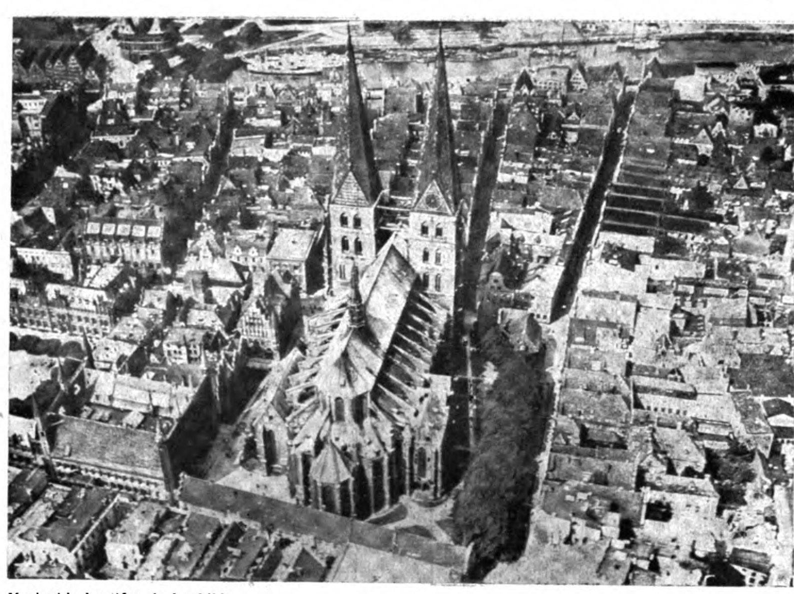
Breite Strasse mit Jakobikirche



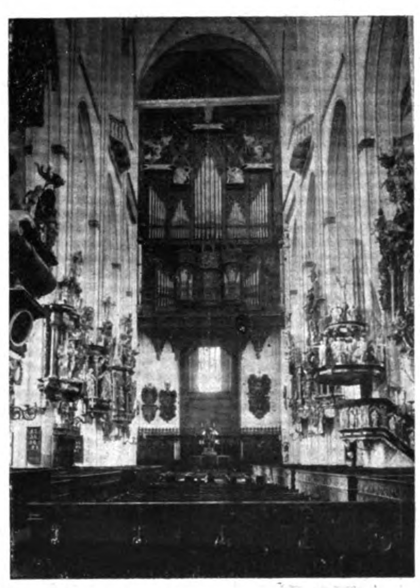
Aegiedienkirche



Marienkirche, holzgeschnitztes Gestühl



Marienkirche (Vogelschaubild)



Marienkirche. Inneres



Marienkirche, Astronomische Uhr



Haus der „Buddenbrocks“ in der Mengstrasse



Schabbelhaus, Portal



Schabbelhaus, Barockzimmer



Schabbelhaus, Diele

Wunsche sollte ersichtlich ein Werk geschaffen werden, das alle damals in Deutschland vorhandenen Kirchen in den Schatten stellte. Die Kirche ist eine dreischiffige und zeichnet sich durch kühngeschwungene Kreuzgewölbe aus, die im Mittelschiff zu 38 m, in den beiden Seitenschiffen zu 20 m Höhe aufragen. Die Türme sind rund 125 m hoch.

Auffallend ist bei der Marienkirche das Fehlen des Querschiffes, so daß nirgends die Kreuzform sichtbar wird. Die Marienkirche sollte eben von Anbeginn an die Kirche der Laien sein, die Kirche des Rates und der Bürger, insbesondere der Kaufleute. Sie sollte eine ähnliche Bestimmung erfüllen, wie die Basiliken im südlichen Europa. Für gewöhnlich kamen die Bürger auf dem Markt zusammen, war es aber schlechtes Wetter, so gingen sie auch zu weltlichen Zwecken in die Marienkirche. In den Zeiten des Mittelalters bildete die Marienkirche den Mittelpunkt des städtischen Verkehrs. In ihr schlossen die Kaufleute ihre Geschäfte ab, hier suchten und erhielten die Handwerker ihre Aufträge; in einer eigenen Kapelle erteilten die Bürgermeister ihre Audienzen. Um richtig in das Bild des mittelalterlichen Lebens hineinzukommen, muß man sich vor Augen halten, daß der Markt ursprünglich viel größer war als er jetzt ist. Er ging bis zur Mengstraße hinunter; die Marienkirche und das Rathaus standen also frei auf dem Marktplatze. Die den Markt umgebenden Häuser waren keine wirklichen soliden Häuser, sondern Buden zum Verkauf. In alter Zeit versammelte sich der Rat in der Marienkirche, um von da in das Rathaus zur Sitzung zu ziehen. Umgekehrt sind bisweilen Senat und Bürgerschaft vom Rathause zum feierlichen Gottesdienste in die Marienkirche gezogen. Der Versammlungsort des Rates in der Kirche war die jetzt sogenannte Bürgermeisterkapelle, über der sich ein wohlverschlossener Raum befindet, die „Trese", in der die wertvollsten lübeckischen Urkunden aufbewahrt werden. Im Kirchenschiff gehören der reich in schönen Renaissanceformen gehaltene Bürgermeisterstuhl, der Schonenfahrerstuhl, der Novgerodfahrerstuhl, der Bergenfahrerstuhl zu den besten Stücken der reichen Fülle schöngeschnitzter Gestühle, die vom 14. bis 18. Jahrhundert geschaffen wurden. Die namentlich angeführten stammen aus der Zeit von 1506 bis 1520 und sind von dem Kirchenschnitzer Joachim Warnecke entworfen und hergestellt worden. Die Kirche besitzt drei Orgeln, von denen die große am Westende des Hauptschiffes sich durch ihre prächtige spätgotische Fassade von 1516 bis 1518 auszeichnet. Die astronomische Uhr hinter der Orgel ist eine besonders bekannte Sehenswürdigkeit. Die Umrahmung ist 1562 entworfen und ausgeführt von dem Lübecker Schnitzer Heinrich Matties, das kunstreiche Uhrwerk ist verfertigt von Mathias von Oss in Lübeck in den Jahren 1561 bis 1565. Durch das Uhrwerk wird das Glockenspiel in Bewegung gesetzt, dessen jede halbe und volle Stunde ertönenden Choräle für den Lübecker Heimatklänge geworden sind.

Die Kirche ist voll von Kunstwerken. Alle Geschlechter haben sich bemüht, durch Widmung von Kunstschätzen ihre Frömmigkeit und ihre Liebe zur Heimat zu betätigen, zumal im Mittelalter. Die von den frommen Brüderschaften, besonders im 14. und 15. Jahrhundert, gestifteten Altäre und Altarschreine sind im Innern mit überaus figurenreichen Holzreliefs mit Bemalung und Vergoldung geschmückt. Ein sehr schönes Werk ist das 9,5 m hohe Sakramenthäuschen aus Messing im Chorraum neben dem Hochaltar vom Jahre 1479. An der Rückwand der östlichen Chorschranken befinden sich vier Reliefs aus der Passion vom Jahre 1498 aus Sandstein. An einem derselben ist das Wahrzeichen Lübecks, die schwarze Maus, an einer Baumwurzel nagend, bemerkenswert. Von den Metallarbeiten ist die älteste das Taufbecken von 1337, ein Werk des Hans Apengheter von Sassenland. Zahlreiche Epitaphien aus Holz und Stein zieren die Pfeiler, merkwürdige Grabplatten aus Metall sind an den Wänden aufgestellt. Zahlreiche gegossene Messing- und Bronce-Wandleuchter erhöhen mit ihrem Glanz die festliche Wirkung. Es wäre noch der Totentanz zu erwähnen, aber der erweckt ein geteiltes Interesse. Das Gemälde stammt ursprünglich aus dem 15. Jahrhundert und war auf Holz gemalt, 1701 wurde es in jetziger Gestalt von Anton Wortmann auf Leinewand übertragen. Die alte Technik ist nicht mehr zu erkennen und die Gesichtszüge sind nicht mehr die ursprünglichen; Unterschriften, darunter der rührende Vers, den das Wiegenkind zum Tode sprach: O dot, wo schall ick dat vorstan? Ick schall danzen und kan nich ghan —, sind verschwunden. Den Hintergrund bildet eine Landschaft, von der ein Teil eine Ansicht Lübecks enthält.

Wenn wir aus der Kirche kommen und wieder zur Ecke Mengstraße zurückkehren, fällt unser Blick auf eine ursprünglich schöne und stattliche Fassade aus dem 18. Jahrhundert, die leider durch Geschäfts- und Reklameschilder so scheußlich verunstaltet ist. Das Haus war im Besitz der Familie Mann. Hier spielt der 1. Teil des berühmten Romans von Thomas Mann „Die Buddenbrocks". Das Innere ist schauderhaft verkommen und verunstaltet. Von dem Hof und Garten und dem Gartenhäuschen ist durch die Verwendung des hinteren Grundstückteils nichts mehr vorhanden. Das Haus trägt die Nummer 4. Wer aber von dem Wunsche geleitet, ein Bild des häuslichen Lebens Lübecker Bürger in der lebensvollen Einrichtung eines Lübecker Bürgerhauses zu gewinnen, seine Schritte auf der gleichen Seite die Mengstraße hinunterlenkt, wird in dem Hause Nr. 36 schon äußerlich ein Haus erblicken, das sein Herz erfreut. Besonders durch das famose schmucke Sandstein-

portal mit der herrlichen barocken Haustür. Es ist das „Schabbelhaus". Es verdankt seine Entstehung dem hochherzigen Vermächtnis des am 12. Dezember 1904 verstorbenen Lübecker Bäckermeisters Heinrich Schabbel. Das zur Einrichtung bestimmte Haus wurde nach dem Verlangen des Testaments vom Staate angekauft und zur Verfügung gestellt. Das weit in die Tiefe sich erstreckende Grundstück erfüllt alle Vorbedingungen zur Wiedererweckung echtlübeckischer Wohnlichkeit. An das Vorderhaus schließt sich ein langer Flügelbau mit parallel dazu liegendem langen schmalen Garten an, dessen Abschluß ein verglastes Gartenhaus bildet. Dahinter kommt ein kleiner Hof und dann ein kleines Hinterhaus, das handelsgewerblichen Zwecken diente. Der Kern des Vorderhauses stammt aus der Renaissancezeit, ebenso das Flügelgebäude und die prächtige Täfelung der Diele. In der Barockzeit erfuhr das Vorderhaus einen umfassenden Umbau, dem die Fenster der Straßenfront und der einfache Volutengiebel ihren Ursprung verdanken. Als ein glücklicher Gedanke der Vorsteherschaft der Stiftung muß es bezeichnet werden, das Haus nicht als reines Museum auszugestalten, sondern ihm durch die Einrichtung einer Weinwirtschaft wieder neues Leben zuzuführen. Die obere Diele war ursprünglich nicht vorhanden. Man hat diesen durch zwei Geschosse reichenden dielenartigen Raum einbauen müssen, um den Räumlichkeiten genügendes Licht zuzuführen. Die Räume gleich neben dem Eingang, welche früher Wohnräume gewesen sind, sowie die Diele, sind mit alten Möbeln ausgestattet und werden für Wirtschaftszwecke verwendet. Die übrigen Räume wurden im Charakter der verschiedenen Stilzeiten mit Gegenständen aus diesen Zeiten mit großer Sorgfalt und Liebe ausgestattet. Vor allem gibt die untere große Diele, der Vermittelungs- und Verbindungsraum für sämtliche übrigen Räume des Hauses, in ihrer räumlichen Gestaltung und Ausstattung mit der eingebauten doppelten Treppenanlage und dem Einbau der Küche dem Hause seinen eigenartigen Charakter. Sie reicht durch zwei Geschosse hindurch und ist nach dem Hofe zu durch ein dreiteiliges, bis zur Decke reichendes Fenster abgeschlossen, durch das eine große Lichtfülle hereinflutet. Aus der späten Rokokozeit stammen die Treppen, die mächtige Dielensäule und der Kücheneinbau mit dem darüber befindlichen Gesindezimmer, wahrscheinlich auch die Glaswand nach dem Hofe zu. Es würde zu weit führen, auf die wundervollen, bis ins Kleinste sorgsam dem Charakter ihrer Stilzeit entsprechend eingerichteten Räume näher einzugehen und die Fülle herrlicher Kunstwerke der Wohnungskunst zu beschreiben, die hier in den wenigen Jahren zusammengetragen wurden. Ueberall herrscht anheimelnde Stimmung und löst Bewunderung und Entzücken aus. Das vornehme lübeckische Bürgerhaus ersteht vor uns wie aus dem Dornröschenschlaf der Jahrhunderte erweckt und läßt uns in Gedanken teilnehmen an dem einstigen Leben, das in diesen Räumen dazumal herrschte.

Wer Sinn und Auge dafür hat, kann beim Hinaustreten und Weiterschlendern noch so manche schöne Eindrücke aus der Mengstraße mitnehmen. Da sind einige charaktervolle Backsteingiebel der Renaissancezeit, abgestufte Volutengiebel der späteren Zeiten, hübschgeschwungene Barock- und Rokokofassaden, schlichte edle Empirefronten, wundervolle Portale und alte Haustüren, teilweise mit entzückenden alten Messingbeschlägen. Aber dergleichen gibt es auch noch genug in den vielen Nebenstraßen, rechts und links von der Breitenstraße ab, zu sehen.

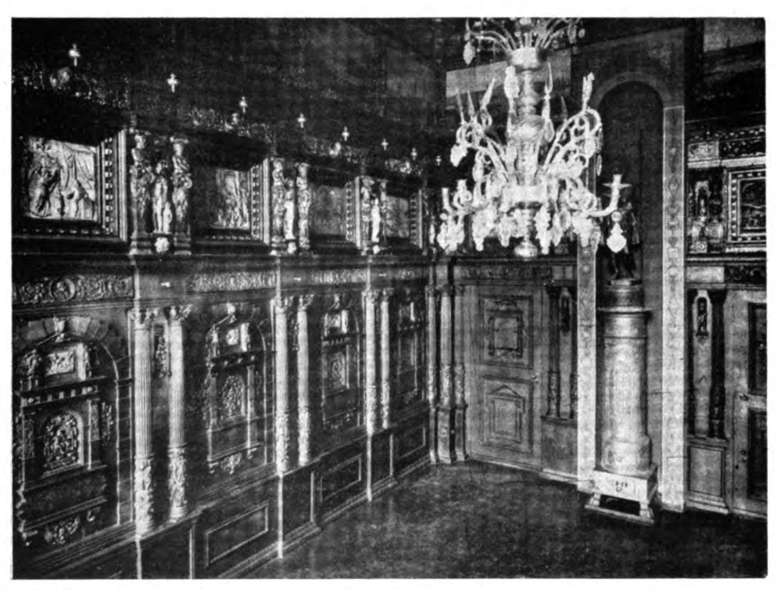
Gehen wir wieder zurück und verfolgen die Breite Straße gegen die Jakobikirche hin, so kann im Vorübergehen darauf aufmerksam gemacht werden, daß sich im Hause der Kaufmannschaft Breitestraße 6 das berühmte „Fredenhagen'sche Zimmer" befindet, dessen Wände mit hohen, trefflich geschnitzten Holztäfelungen und Alabasterreliefs geschmückt sind. Das Schnitzwerk befand sich ehemals im Hause des Ratsherren Thomas Fredenhagen, Schüsselbuden 16. Es ist von 1573 bis 1585 angefertigt von Hans Drege.

Zwei Häuser weiter befindet sich die „Schiffergesellschaft", das Zunfthaus der Seeschiffer, eingerichtet im Jahre 1535. Die Wände sind mit alten Malereien geziert. Von der Decke herab hängen Schiffsmodelle. Die Halle ist mit hochlehnigen Bänken gefüllt, an denen geschnitzte und bemalte Wappen andeuten, für welche Schiffer sie bestimmt waren. Jetzt ist die Halle der Schiffergesellschaft ein beliebtes Wirtshaus geworden. Die Fassade des Hauses mit dem Blick in die Engelsgrube ist charakteristisch für das 16. Jahrhundert. Im anstoßenden „Gange" wohnen Schifferwitwen. Von der Mitte der im Anfang mit Schwibbogen abgestützten Engelsgrube hat man übrigens einen ungemein wirkungsvollen Ausblick nach der Jakobikirche.

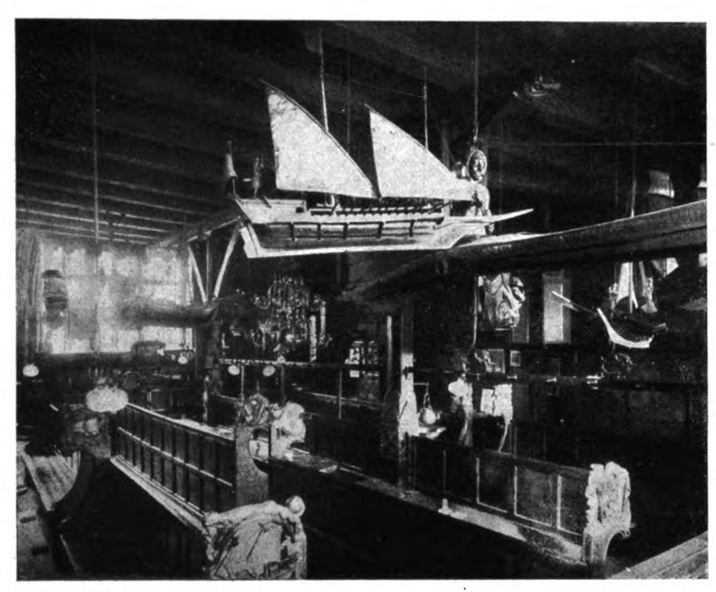
Ueber den Geibelplatz mit dem Geibel-Denkmal (von Prof. Volz, Karlsruhe) gehend, erblicken wir rechts zurückliegend das Hospital vom Heiligen Geist. Es ist nach dem Brande von 1276 erbaut worden, als reichste lübeckische milde Stiftung. Man kommt zuerst in die Kirche, die mit alten Gemälden und Altarschreinen geschmückt ist, dann in die gewaltige Wohnhalle der Hospitaliten, mit offenem Dachstuhl. Hier sind in zwei Gängen die Schlafzellen, durch einfache Holzwände gesondert, angebracht. Einige seitwärts gelegene heizbare Räume dienen als Eßzimmer, Betsaal, Männerzimmer. Wenn es das Wetter irgend erlaubt, sitzen die alten Leute auf den Bänken vor dem Hauptportal, um sich am Anblick des Straßenlebens zu erfreuen. Die Straßenfront ist noch die mittelalterliche, mit drei Giebeln und fünf kleinen Türmen. In Deutschland



Schabbelhaus, Rococcozimmer



Haus der Kaufmannschaft
Fredenhagen-Zimmer



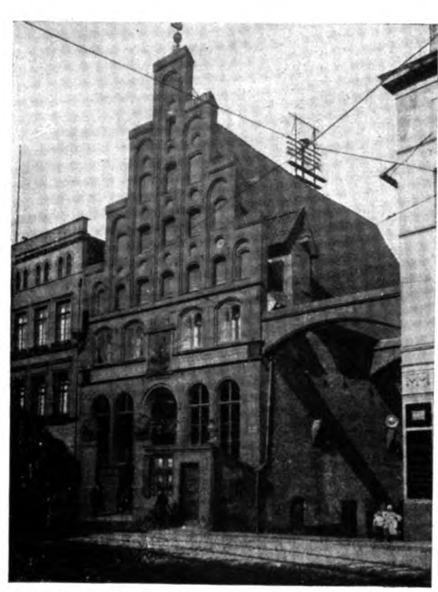
Schifferhaus, Inneres

ist dieses mittelalterliche Armenhaus einzig in seiner Art.

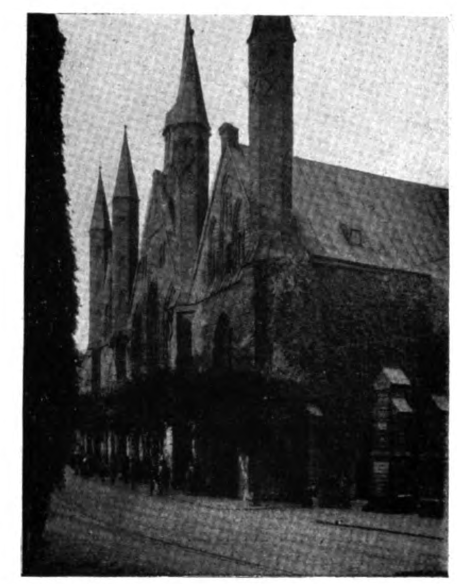
Leider hat der Platz, der einer der schönsten von Lübeck sein könnte, seit Mitte des 19. Jahrhunderts außerordentlich an harmonischer Bildwirkung eingebüßt. Von der ehemaligen Stattlichkeit des „Kobergs", wie der Platz damals hieß, (jedenfalls eine unter niederländischer Sprachbeeinflussung entstandene Umbildung von „Jacobiberg") geben uns noch alte Bilder Kunde. Damals war die Fahrstraße noch nicht vorhanden, die sich als Diagonale durch den Platz zieht. Aber auch noch vor der Aufstellung des Geibeldenkmals (1888) machte er noch einen besseren Eindruck. Eine mißverständlich angewendete Gartenkunst hat die architektonische zusammenschließende Wirkung des Bildes vernichtet, die gerade in den mittelalterlichen Plätzen mit so sicherem Gefühl gewahrt wurde. Die Errichtung der kleinen Bauten vor der Jakobikirche, der Selterbude, der Bedürfnisanstalt, der Anschlagsäule, des Wartehäuschens, gaben Anlaß zu Umkleidungen mit Baum und Strauchwerk und für das Geibeldenkmal wurden ein Baumhintergrund und Rasen und Blumenschmuck als Vordergrund geschaffen. Eine durchgreifende Aufräumung und Aenderung könnte die alte Schönheit des Platzes auf der Süd- und Ostseite mit der Gruppe des Heiligengeist-Hospitals und der Jakobikirche mit den vorgelagerten alten Gebäuden wieder erstehen lassen. Der städt. Garteninspektor Harry Maaß hat im Jahrgang 1914 der Zeitschrift „Der Städtebau" einen dahinzielenden vortrefflichen Entwurfsvorschlag veröffentlicht, der ernste Beachtung verdient und nicht nutzlos in die Vergessenheit versinken dürfte.

Die von hier weiter in der eingeschlagenen Richtung laufende Straße heißt Burgstraße. Sie führt zum Burgtor, das wir schon vor uns erblicken. Den Hinweg mögen uns baugeschichtliche Erläuterungen verkürzen.

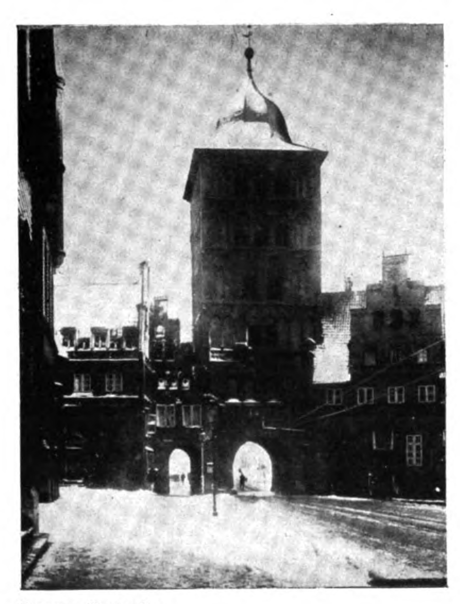
Die Stadt Lübeck ist aus drei verschiedenen Teilen, die einen verschiedenen Entstehungsgrund hatten, zusammengewachsen: aus der Burg, dem Dom und der Handelsstadt. Sie wurde zuerst als alt-wendischer Markt- und Handelsplatz von dem Wagrierfürsten Gottschalk (1043—1066) bei Schwartau angelegt (heute als Alt-Lübeck bezeichnet), wiederholt zerstört und neu gebaut, bis nach der letzten Zerstörung der Niederlassung 1138 durch die heidnischen Ranen (Bewohner Rügens) 1142 geordnete Zustände geschaffen wurden. Die letzten Versuche der Gründung waren von dem schauenburgischen Grafenhaus, das seit 1110 in Holstein herrschte, ausgegangen. Heinrich der Löwe wurde Herzog von Sachsen, Graf Adolf von Schauenburg sächsischer Vasall. Jetzt nahm Adolf die Wiederherstellung Lübecks auf, aber er suchte sich dafür einen besseren Platz, der sich zur Verteidigung und den Handelsbetrieb eignete. Auf dem Hügel Buku am Einfluß der Wakenitz in die Trave. Die neue Stadt bestand bald die erste Probe. Der Wendenfürst Niklot griff sie 1145 an, tötete viele Bewohner, verbrannte die in der Trave liegenden Schiffe, konnte



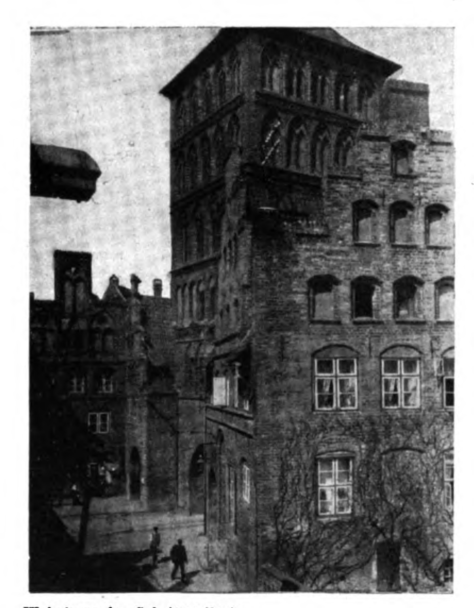
Schifferhaus, Äusseres



Heiligen Geist-Hospital



Burgtor, Stadtseite



Wohnhaus der Schriftstellerin
Ida Boy-Ed am Burgtor

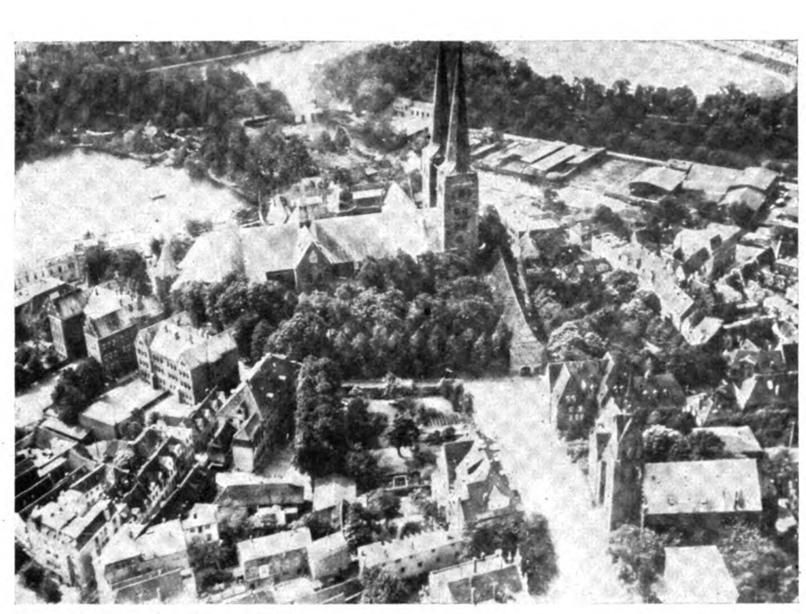


Burgtorwache

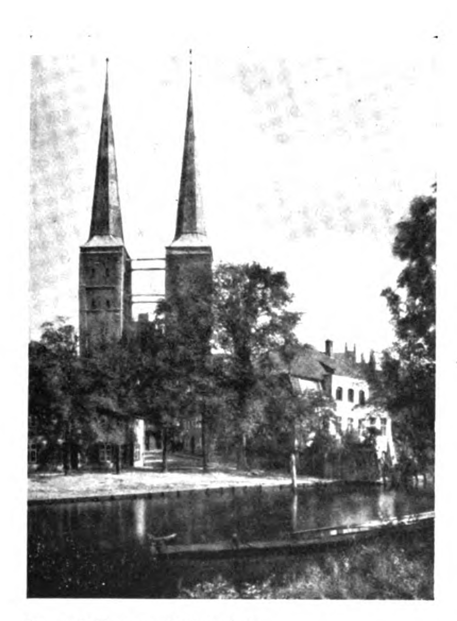
aber die am Nordende der Stadt zwischen Trave und Wakenitz gelegene Burg nicht nehmen. Das Aufblühen Lübecks erregte den Neid Heinrichs des Löwen. Es kam zu Zwistigkeiten, die damit endeten, daß der Graf den Hügel zwischen Trave und Wakenitz an Heinrich abtrat und nun blühte Lübeck unter dem mächtigen Schutze des Sachsenherzogs von neuem auf. Als er aber 1180 in die Acht erklärt war, bemächtigte sich Friedrich Barbarossa Lübecks. Nach dem Tode Barbarossas besetzte Heinrich der Löwe 1189 wieder die Stadt, dann 1192 der Graf von Holstein. Nach dem Tode Heinrichs des Löwen eroberten 1202 die Dänen Lübeck. Von dem dänischen Joch befreite sich Lübeck 1226 und verstand es, vom Kaiser Friedrich II. die Erklärung zur freien Reichsstadt zu erlangen. Es würde hier zu weit führen, die weitere Geschichte Lübecks zu verfolgen, die durch Jahrhunderte mit Kriegen gegen Dänemark ausgefüllt war. Wir wollen daher lieber zu unserm Ausgangspunkt, der Burg, zurückkehren. Sie ist, wie wir gehört haben, von Adolf von Holstein gegründet worden und dann in den Besitz Heinrichs des Löwen übergegangen. Von ihm kam sie als eine Reichsburg an Friedrich Barbarossa. In dänischen Händen war sie eine Zwingburg; deshalb ward sie nach der Schlacht bei Bornhöved 1227 von den Bürgern zerstört und an ihrer Stelle 1229 ein Dominikanerkloster erbaut, dessen Kirche der hl. Maria Magdalena gewidmet war. Durch die Reformation schwanden die Einkünfte der Stiftung, die ehemals prächtige gotische Kirche geriet in Verfall und wurde 1818 abgebrochen. Das Kloster wurde in Kleinwohnungen umgewandelt. An Stelle der Kirche ist eine Volksschule erbaut worden, an Stelle des Klosters erhebt sich jetzt das in moderngotischem Backsteinstil erbaute Gerichtsgebäude. Der untere Teil des quadratischen Burgtors, vor dem wir nun stehen, mit dem um die Mitte des 19. Jahrhunderts erhöhten Torbogen, gehört noch der ältesten Stadtbefestigung aus dem 13. Jahrhundert an, während die ganz in Blendnischen und Fenster aufgelösten vier oberen Stockwerke im Jahre 1444 erbaut worden sind. In der Entstehungszeit hatte der Turm natürlich eine hohe schlanke Pyramide, wie alle Türme der gotischen Zeit und zwar, wie wir aus Abbildungen wissen, eine sechsseitige mit dreieckigen Giebeln auf den beiden Hauptseiten und je zwei Erkerausbauten nach den beiden anderen Seiten. In geringer Entfernung der mit einer Wetterfahne geschmückten Spitze waren sechs kleine Erker im Kranze herum angebracht. Die jetzige („welsche“) Dachhaube wurde 1685 aufgesetzt.

Fast zierlich nehmen sich neben dem hochragenden Turm die linksseitig belegenen rechtwinklig aneinanderstoßenden beiden Giebelbauten und das rechtsseitig angebaute kleine Giebelhaus aus. Das linksseitige Haus wird als „Burgtorwache“ bezeichnet, weil darin die Militärwache für das hinter der Durchfahrt liegende Untersuchungsgefängnis untergebracht war; das rechtsseitige Haus ist aus öffentlichen und gesammelten Mitteln zu einem Künstlerheim umgebaut worden und wird gegenwärtig von der lübeckischen Romanschriftstellerin Ida Boy-Ed bewohnt. Ueber dem linksseitigen Torweg zum Untersuchungsgefängnis befindet sich eine holzgeschnitzte Vorkragung für das Obergeschoß aus spätgotischer Zeit mit lustigen Musikantenfiguren als Konsolen. Treten wir durch das Burgtor, so gewinnen wir von jenseits durch die vorhandenen Ueberreste einen ungefähren Eindruck von dem ehemaligen befestigten alten Lübeck. Hier, durch dieses Tor, erfolgte im Herbst 1375 der feierliche Einzug Karls des Vierten mit seiner Gemahlin und prunkvollem Gefolge. Als die Reichsdeputation von 1803 Lübeck die beständige Neutralität zusicherte, wurde mit den Abtragungen der Festungswerke begonnen. Aber man war nicht weit damit gekommen, als eine schreckliche Katastrophe über die Stadt brach. Nach der Schlacht bei Jena 1806 hatte sich Blücher mit seinem Korps nach Norden gewandt. Er wurde nach Lübeck gedrängt und zog sich trotz der Proteste der Lübecker in die Stadt zurück. Die Franzosen drängten nach und eroberten die Stadt, die einer dreitägigen Plünderung ausgesetzt wurde. Der Anfang des entsetzlichen Dramas spielte sich hier beim Burgtor ab.

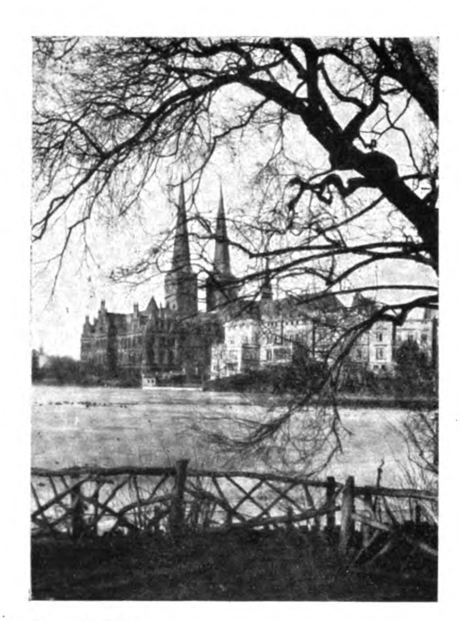
Ganz am südwestlichen Ende der alten Stadt, da wo die Wakenitz in die Trave mündet, auf einer flachen, vom Wasser geschützten Anhöhe wurde der bischöfliche Dom begründet. Wir fahren mit der elektrischen Bahn durch die Burgstraße und Breitestraße zurück und weiter durch die Sandstraße und Mühlenstraße und nehmen durch das schmale Sträßchen, das noch vom 14. Jahrhundert her den Namen „Fegefeuer“ führt, den Weg zum Dom, der direkt zum „Paradies“, der Nordvorhalle des Doms führt. Leider können wir dieses „Juwel des Uebergangsstils“ nicht mehr in der ursprüng-



Dom mit Mühlenteich (Vogelschaubild)



Dom mit Trave und kl. Bauhof



Dom mit Museum



Dom, Triumphkreuz

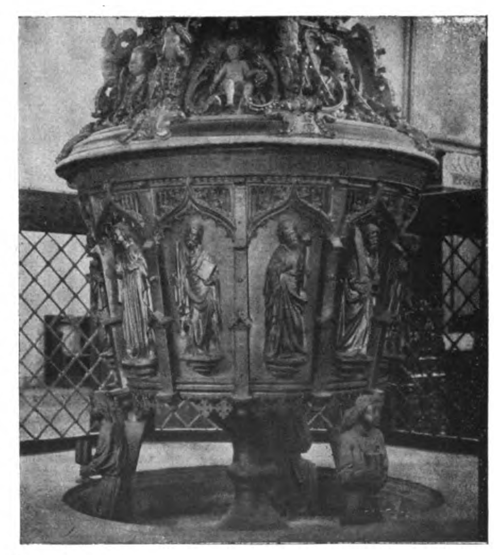
lichen Form sehen. Die jetzige durchgreifende Wiederherstellung und Polychromierung entstand in den Jahren 1886—1890.

Von der Gründung des Doms erzählt ein kleines Wandgemälde in einem Seitenschiff der Kirche eine hübsche Legende: Einst jagte Karl der Große an der Ostseeküste und fing einen prächtigen Hirschen. Er tötete ihn nicht, sondern legte ihm ein kostbares Halsband um und ließ ihn wieder laufen. 400 Jahre später hielt Heinrich der Löwe sich in derselben Gegend auf und sah einen Hirsch, dem ein goldenes Kreuz im Geweih leuchtete, unaufhörlich dieselbe Stelle umkreisen. Er fing den Hirsch. Das Kreuz fiel zur Erde und Heinrich las auf dem Kreuz eine Inschrift Karls des Großen. Heinrich wählte die Stelle dieses Erlebnisses für die Erbauung einer Kirche und legte 1173 den Grundstein des Doms. Die unteren romanischen Stockwerke der beiden Türme und das Mittelschiff nebst dem Querschiff bis zum Altarraum stammen noch aus dem ursprünglichen ersten Bau. Im 13. Jahrhundert wurde der Dom erweitert. Die beiden Seitenschiffe, die oberen Teile der Türme sowie die schon erwähnte Vorhalle sind im Uebergangsstil gebaut. Der Chor ist zwischen 1318 und 1332 im gotischen Stil erbaut worden. Der Innenraum des Doms wird durch den Lettner, einem Schrankengebäude mit Kreuzgewölben auf Granitsäulen, in zwei Teile zerschnitten. Davor steht ein mächtiges hölzernes Kruzifix, das Triumphkreuz, 1477 gestiftet von Bischof Albert Krummendiek, neben dem auf der einen Seite der Stifter, auf der anderen Seite Maria Magdalena (nach anderer Auslegung seine Geliebte) kniet. Ein berühmtes hochbedeutendes Kunstwerk birgt die Greveradenkapelle in dem Altarschrein von Hans Memling vom Jahre 1491.

Bemerkenswert sind das Tauffaß, die Kanzel mit dem Gitter aus verknotetem Eisen, die Orgel, einige Messinggrabplatten mit reicher Gravierung, die trefflich modellierte liegende Figur des Bischofs Heinrich Bockholt (gest. 1341) in mittelalterlichem Erzguß, einiges Gestühl und zahlreiche Wandleuchter in Messingguß. Merkwürdig ist ein neben der Kanzel hängender Kronleuchter aus geschmiedetem Kupfer aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, weil er bemalt ist, als ob er aus Holz wäre. Die Krone war von den Müllern gestiftet und heißt deshalb die „Müllerkrone".

Mit dem Aufhören des katholischen Kultus in Lübeck hat auch die Schmückung des Doms durch Kunstwerke größtenteils aufgehört. Die protestantischen Bischöfe residierten später in Eutin und hatten für Lübeck geringes Interesse. Doch enthält die 1747 eingerichtete fürstbischöfliche Gruftkapelle manches Hübsche aus der Rokokozeit.

Die Häuser mit den Wohnungen der Domherren sind abgebrochen, ebenso der Bischofshof. Die Reste des alten Kreuzganges am Südteil sind für den Neubau des angebauten Museums einbezogen worden. Bei den Türmen ist im Jahre 1594 das Zeughaus, das jetzt als Wollmagazin dient, als einfacher Backsteinbau mit Sandsteinverzierungen erbaut worden. Wo die Domprobstei war, befindet sich jetzt die Oberrealschule, die Dechanei hat



Dom, Tauffass





Wollmagazin

dem Waisenhaus Platz gemacht, aus den Kurien der einzelnen Domherren wurden Privathäuser, auf dem Terrain einer derselben steht die neue katholische Kirche, auf einem anderen das katholische Krankenhaus.

Obwohl die ganze bebaute Seite des Domkirchhofs von Schulen eingenommen wird, ist dem Platze durch die grünen Rasenflächen und die hohen Bäume, durch die Entfernung von dem lebhaften täglichen Verkehr, durch die Nähe des schönen Teiches mit den stillen Anlagen etwas von der feierlichen, behaglichen Abgeschiedenheit des ehemaligen bischöflichen Besitzes geblieben. Leider hat das neugotische Museumsgebäude mit seiner nach dem Mühlenteich hin gerichteten Front die stimmungsvolle Wirkung des lang- und breitgelagerten Dombauwerkes arg beeinträchtigt. Eine glückliche Lösung der Wiederherstellung der alten Flügelbauten mit dem alten Kreuzgang und den schönen Hallen des sogenannten Predigthauses zu einem vollumschließenden Gebäude, wie es die vom Domkapitel geleitete Schule ehemals darstellte, hätte den ungewöhnlichen Eindruck des außerordentlich langen und nicht sehr hohen Domkomplexes wohl harmonischer gestalten können, aber nur unter strenger Anlehnung an die monumentale Ruhe und Schlichtheit der aus jenen Zeiten überkommenen Baureste. Der dafür entstandene Neubau wirkt in seiner spielerigen Zergliederung fremdartig und theatralisch; er verdirbt die weihevolle Stimmung.

Das hier am Dom angebaute Museum enthält jetzt nur noch die naturhistorische Abteilung, das Völkermuseum, das Handelsmuseum und im Dachgeschoß eine Gemäldesammlung. Das Museum lübeckischer Altertümer und das Gewerbemuseum wurden vor einigen Jahren unter der Bezeichnung Lübecker Museum für Kunst- und Kulturgeschichte in den Räumen des ehemaligen St. Annenklosters vereinigt. Wenn wir durch das Fegefeuer zurückgehen und die Mühlenstraße überschreiten, gelangen wir in die St. Annenstraße, in der sich das Kloster als heutiges Museum befindet. Es ward 1502—1510 erbaut, diente zuerst als Nonnenkloster, nach der Reformation als Werkhaus für Arme, dann bis vor wenigen Jahren als Zuchthaus. In den großen, hohen, stimmungsvollen Räumen mit den alten Gewölben ist ein Museum von geradezu vorbildlicher Schönheit entstanden. Angefüllt mit einem Reichtum an Kunstwerken, der kaum seinesgleichen in einer Stadt der gleichen Größe haben dürfte.

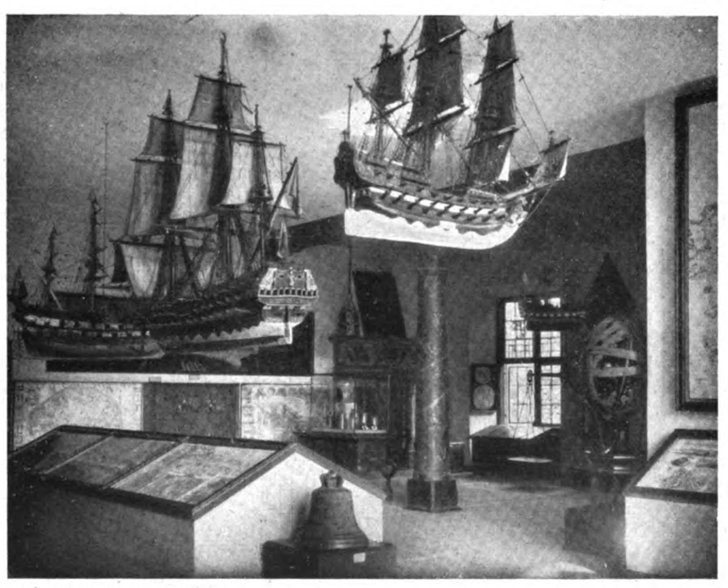
An dieser Stelle wäre vielleicht noch etwas in kurzen Zügen allgemein über die Bildhauerei und Malerei in Lübeck zu sagen. Aus dem 13. und 14. Jahrhundert ist uns eine besondere Entwicklung der Künste in Lübeck nicht bekannt geworden. Um 1400 dagegen fanden sich Künstler in überraschend großer Zahl aus dem Binnenlande, besonders aus Westfalen ein. Die Stadt war um diese Zeit ungewöhnlich emporgeblüht, hatte ihre großen regelmäßigen Handelswege nach dem Norden und dem Osten, nach England und Flandern, eingerichtet, war das Haupt des hansischen Städtebundes geworden, Reichtum und politische Macht und weitblickender Unternehmungsgeist lebten in keiner nordischen Stadt damals so tatenfroh und kräftig wie in Lübeck. Die Baulust und der fromme Bürgersinn der reichgewordenen Stadt stellten künstlerische Aufgaben. So entstanden allgemach ganze Künstlerviertel mit Malern und Bildhauern, die aus der Fremde einzogen und die wiederum Lübecker zum Kunsthandwerk ausbildeten. Auf die Namen und die einzelnen Werke der Künstler kann hier nicht eingegangen werden. Dem Kunstkenner wird aber überraschenderweise eine gewisse Freiheit in der Entwickelung der Bildhauerei und Malerei auffallen, die sich in der, anderwärts nicht in dem gleichen Maße beobachteten, schönen Ebenmäßigkeit der Gestalten, in ihrer Haltung und in der oft geradezu modern anmutenden Lebendigkeit der Köpfe bekundet. In der ganzen mittelalterlichen Zeit standen die bildenden Künste noch ganz im Banne der Kirche, und Bildschnitzerei und Malerei hatten als Hauptzweck die Illustration der heiligen Legenden. Die Maler lebten in der ersten Zeit in einem



Wollmagazin



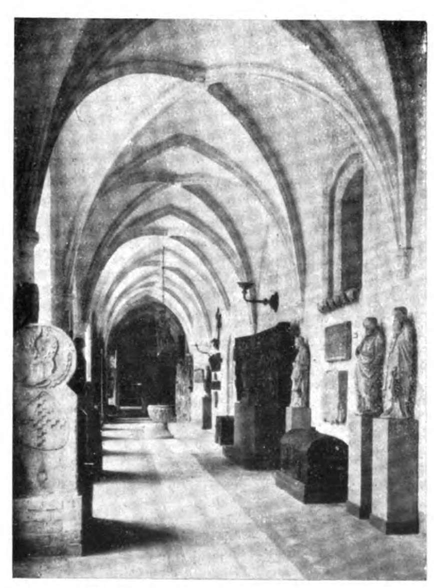
Museum, Ledertapetenzimmer, 18. Jahrh.



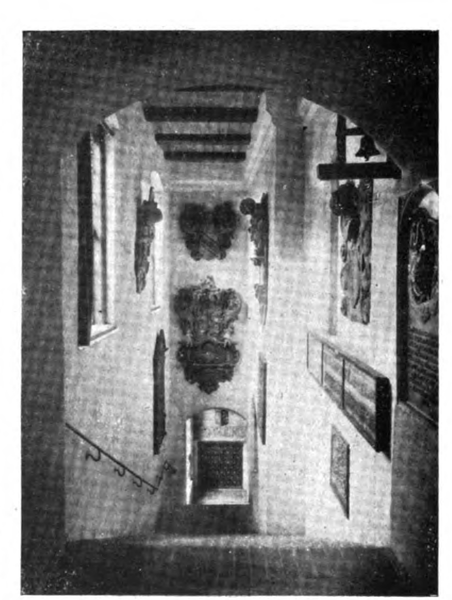
Hansa-Saal, St. Annen-Museum



Biedermeierzimmer, Museum



St. Annen-Museum



Museum, Treppenaufgang



Museum
St. Jürgen (Henning v. d. Heide 1504)



Museum
Thomas Fredenhagen



Museum
Verkündigungs-Engel



Museum
Törichte Jungfrau aus der Burgkirche



Museum
Ofen aus Stockelsdorf



Museum, Sippenaltar

gewissen untergeordneten Abhängigkeitsverhältnis zu den Bildschnitzern, die die Altarschreine schufen. Allmählich rangen sich aber die Maler zur Selbständigkeit durch und wußten ihre Tafelmalereien in lebendig geschauten und prächtig ausgeführten Szenerien und Landschaften oft über das künstlerische Maß der Schnitzereien zu steigern. Je weiter die Zeit vorrückte, umso weiter spannten die Künstler den Darstellungskreis ihrer Werke. Sie greifen direkt aus dem Volke heraus ihre Modelle und schilderten das Leben des Bürgers nicht nur auf den Nebenszenen der Tafelmalerei, sondern auch im Schnitzwerk der Schreine. Im 16. Jahrhundert machten sich auf das lübeckische Kunstschaffen holländische und niederländische Einflüsse geltend. Nach der Einführung der Reformation in Lübeck wandten sich die bildenden Künste weltlichen Aufgaben zu. Es entstanden die herrlichen Vertäfelungen und Bildwerke in der Innenausstattung der Häuser.

Ein anderes Klostergebäude in der Königstraße, teilweise noch dem 13. Jahrhundert entstammend, ist schon seit 1513 zu Schulzwecken eingerichtet worden, das Katharineum. Die dazu gehörige Franziskanerklosterkirche, die Katharinenkirche, wird seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts zu kirchlichen Zwecken nicht mehr benützt. Die turmlose Kirche ist schon äußerlich interessant durch die Giebelfassade in Backsteinbau, im Innern zeigt sie eine dreischiffige basilikale Anlage mit zweischiffigem nicht vortretendem Querhaus. Auch birgt sie noch einige bemerkenswerte Ausstattungsstücke aus alten Zeiten.

Eine Lübeck nur eigentümliche Bezeichnung der Straßen, die vom Höhenrücken steil nach den Wasserseiten abfallen, wird von den Fremden viel bemerkt. Diese werden nämlich im Gegensatz zu den auf der Höhe hinführenden Straßen als „Gruben“ benannt.

Wen es noch besonders interessiert, einen Eindruck von dem Aussehen eines Hauses zur romanischen Zeit zu gewinnen, der muß in der Königstraße die Hinterseite der an der Ecke Johannisstraße belegenen Löwenapotheke besichtigen. In diesem Hause wohnte bei dem erwähnten feierlichen Besuch Kaiser Karls IV. die Kaiserin. In dem auf der anderen Seite der Königstraße belegenen Hause (heute noch „zum deutschen Kaiser“ benannt) war der Kaiser untergebracht. Eine Brücke verband über die Königstraße die oberen Stockwerke der beiden Häuser. Wir können uns nach den romanischen Fensterformen der oberen Stockwerke des Hintergiebels der Apotheke ein ungefähres Bild von dem Aussehen der beiden Häuser in jener Zeit ausdenken.

Wenn wir in unserm Bericht einigermaßen vollständig sein wollen, dürfen wir nicht vergessen, darauf hinzuweisen, daß in der Renaissancezeit in Lübeck eine Architekturrichtung entstand, die von hier ausgehend nur in wenigen Orten Norddeutschlands Verbreitung fand, die Terrakotta-Architektur. Sie kennzeichnet sich durch reichliche Verwendung unglasierter Ornamentplatten aus gebranntem Ton. Ihre Entstehung weist auf eine direkte Beeinflussung durch die italienische Kunst und insbesondere die Terrakottabauten Oberitaliens hin. Der Schöpfer dieser Kunst war Statius von Düren, der eine Fabrik vor dem Holstentor unterhielt (1550—1572). Sein berühmtestes Werk ist die Terrakottaausstattung des Fürstenhofes in Wismar. In verschiedenen Straßen Lübecks sind noch Ueberreste der ehemaligen Terrakottaausschmückung zu sehen. Im St. Annen-Museum gewinnt man einen ziemlich übersichtlichen Eindruck von der Vielseitigkeit und dem künstlerischen Fleiße des einzigen Meisters der Bauterrakotten.

Wir wären mit unserm Rundgange zu Ende.

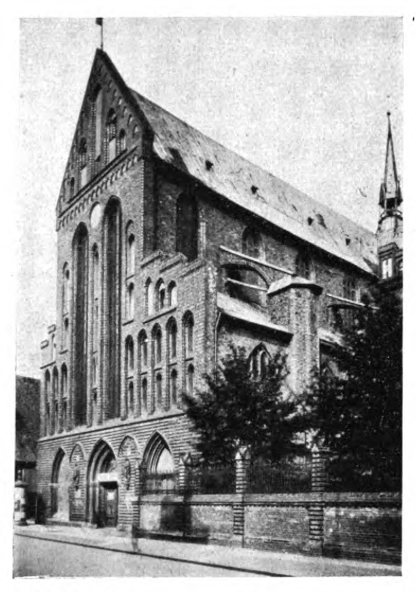
Wer von seinem Besuch in Lübeck noch mehr mitnehmen will als wir hier aufführen konnten,



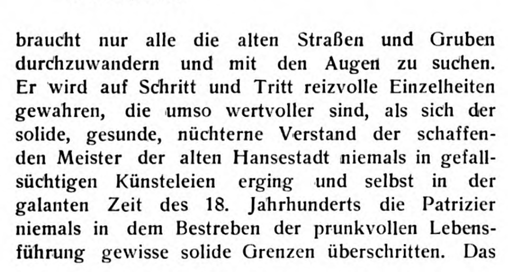
Museum, Alt-Lübecker Schrank



Haus mit Terrakottafriesen von Statius v. Düren



Katharinenkirche



braucht nur alle die alten Straßen und Gruben durchzuwandern und mit den Augen zu suchen. Er wird auf Schritt und Tritt reizvolle Einzelheiten gewahren, die umso wertvoller sind, als sich der solide, gesunde, nüchterne Verstand der schaffenden Meister der alten Hansestadt niemals in gefallsüchtigen Künsteleien erging und selbst in der galanten Zeit des 18. Jahrhunderts die Patrizier niemals in dem Bestreben der prunkvollen Lebensführung gewisse solide Grenzen überschritten. Das Allzupathetische, der Schwulst und das Ueberzierliche lag dem auch in der Leichtlebigkeit gegen sich strengen lübeckischen Handelsherrn nicht. Trotz der ungeheueren Vernichtung und Verschleppung von Kunstwerten aus Lübeck durch Jahrhunderte, birgt auch heute noch die alte Stadt einen unermeßlich reichen Motivenschatz, der von einer bewundernswürdigen Sicherheit des Stilgefühls und einer erstaunlichen Hochentwicklung alter Handwerkskunst zeugt.



Museum
Silber- vergoldet emaillierte Patene



Freese'sche Schule — Lyceum am Falkenplatz

Neue Lübecker Bauten

Von Baurat F. W. Virck.

In der Tradition auf baulichem Gebiet, wie sie die Hansestadt Lübeck aufzuweisen hat, kann der moderne Architekt nicht achtlos vorüber gehen. Die Bauten des alten Lübeck mit ihrer großen historischen Vergangenheit zeigen eine gleichmäßige ruhige Fortentwicklung durch die Jahrhunderte, ein einheitliches in sich abgeschlossenes und abgeklärt kunstgeschichtliches Bild bis zum Ende des Klassizismus. Später zerreißt der Faden und ein wirres Durcheinander unverstandener Bauformen schließt sich an die ruhige Schönheit vergangener Jahrhunderte, umwuchert sachlich durchgebildete Straßenzüge und hat manchen Zeugen früherer guter Handwerklichkeit verdrängt. Die Zeit empordrängenden Reichtums nach siegreichen Kriegen ließ die Achtung vor alter, stiller Schönheit versinken und so steht auch bei uns mancher Emporkömmling neuerer Jahrzehnte neben ruhig stolzen Patrizierhäusern der großen Hansezeit. Erst der Anfang dieses Jahrhunderts brachte die Besinnung und den neuen Anschluß an die große Zahl schöner Vorbilder. Der Architekt suchte seine Motive wieder in der Heimat, er wurde wieder bodenständig. Aus diesem Geiste heraus entstanden eine Reihe guter, vorbildlicher Bauten, sowohl staatlicher als auch privater. Es sind dies die Gebäude, bei denen mit Erfolg versucht ist, der Tradition des Backsteinbaues, den klassischen Zeugen groß-lübecker Vergangenheit neues Leben zu geben; vorhandene Formen in moderner Art und mit neuen technischen Mitteln neu zu gestalten.

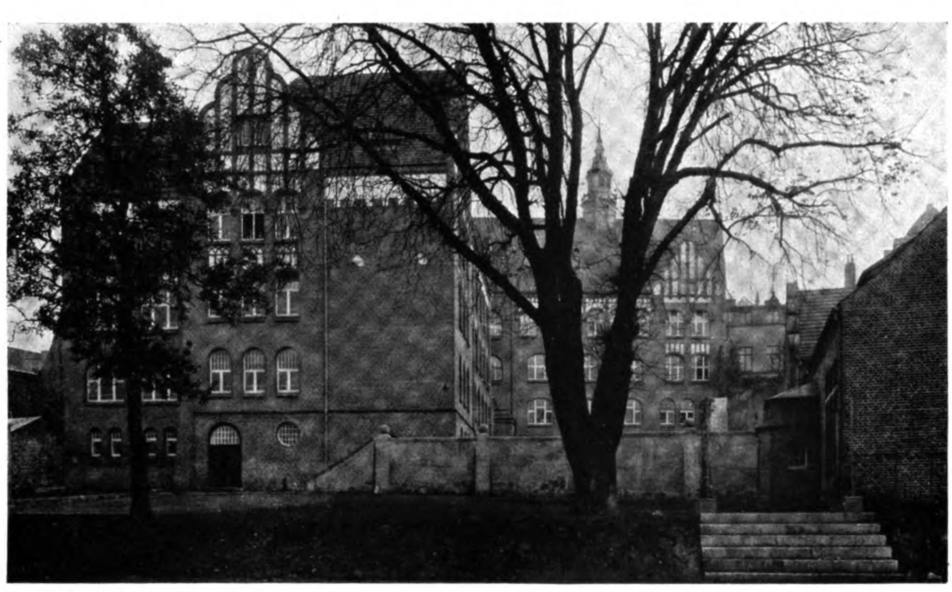
Die Zeit um 1800 bis zur Mitte des Jahrhunderts hat auch für Lübeck noch eine Reihe fein empfundener Bauten gebracht, das Waisenhaus am Domplatz ist in seiner ruhigen Fassade und der wenigen Belebung durch Ornament ein packendes Beispiel dieser Zeit. Die Not der damaligen Jahre und zugleich das gut abwägende architektonische Gefühl zeigt sich in dem einfachen Wohnhaus aus derselben Zeit, das bis heute mit wenigen kleinen Aenderungen erhalten geblieben ist (vgl. Abb.). An der Israelsdorfer Allee stehen noch eine Reihe solcher Häuser, die damals als Sommerhäuser benutzt wurden. Thomas Mann beschreibt in seinem Roman „Die Buddenbrocks" auch solch ein Sommerhaus vor dem Burgtor. Die einfache Umrißlinie des Hauses ist bezeichnend für die klare Einfachheit dieser armen Zeit Deutschlands, jeder Aufwand fehlt, die Zweckbestimmung ist in den Vordergrund gestellt, für etwas weiteres waren keine Mittel vorhanden. Und das erscheint mir auch jetzt noch das Ausschlaggebende bei der Entwurfsbearbeitung jeglicher Gebäude. Die Zweckbestimmung soll klar aus dem Hause sprechen und unmittelbar auf den Beschauer wirken. Eine kurze Zusammenstellung einzelner öffentlicher und privater Bauten zeigt eine kleine Anzahl von Beispielen, die mir geeignet erscheinen, ein Bild zu geben



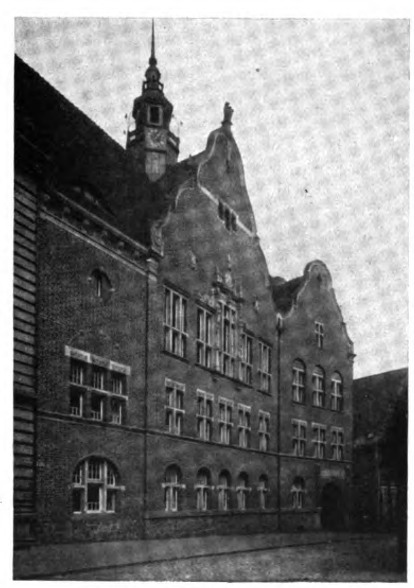
Wohnhaus aus der Zeit um 1800 an der Israelsdorfer Allee



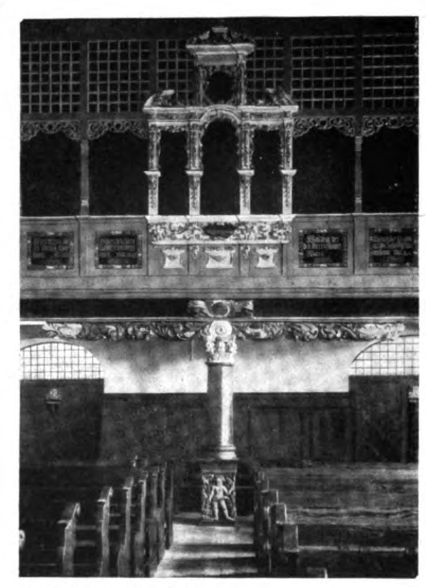
Waisenhaus am Domplatz



Ernestinenschule, Schulhof



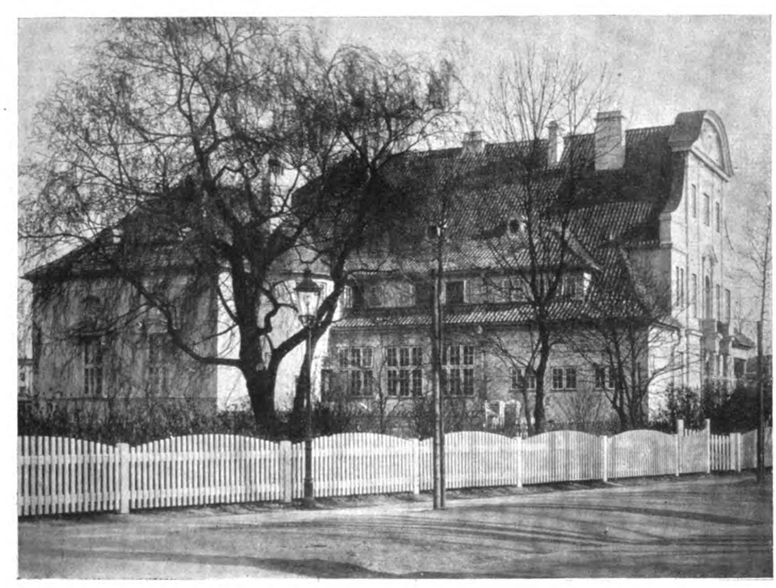
Ernestinenschule



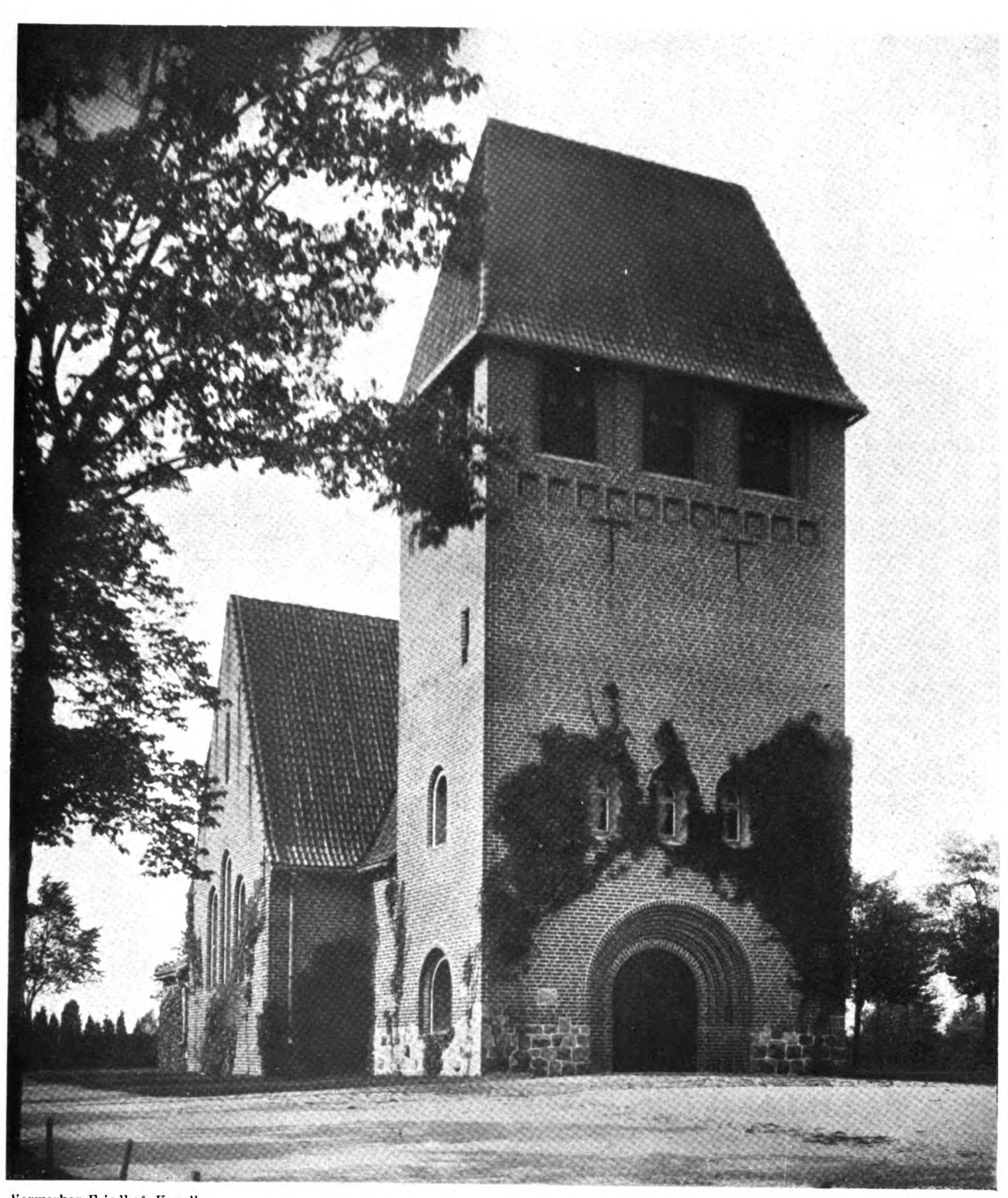
Ernestinenschule, Aula



Johanneum, Schulhof



Offizierskasino an der Hüxtertorallee



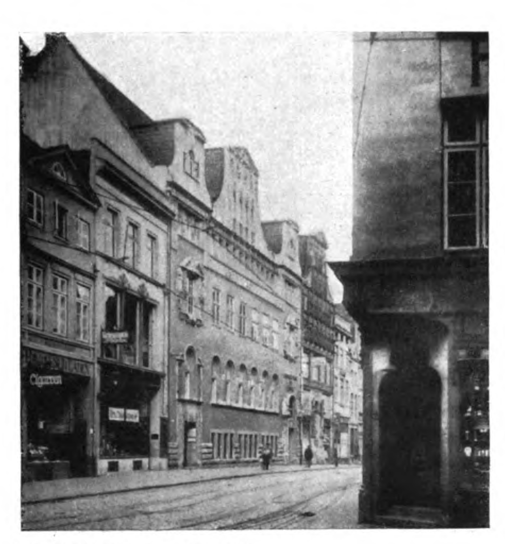
Vorwerker Friedhof, Kapelle



Irrenheilanstalt Strecknitz



Stadttheater

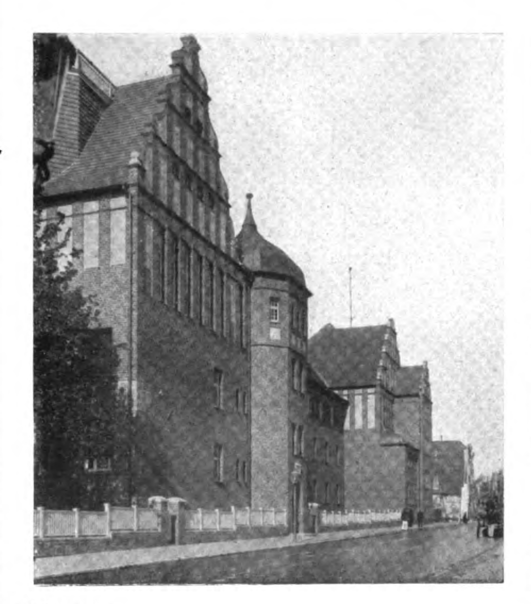


Commerz Bank am Kohlenmarkt

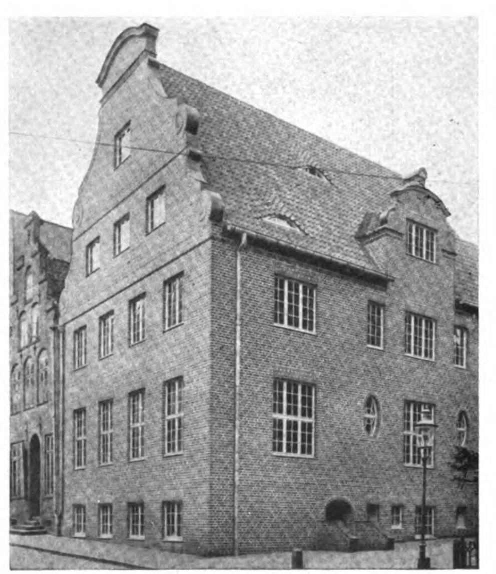


Hauptzollamt an der Untertrave

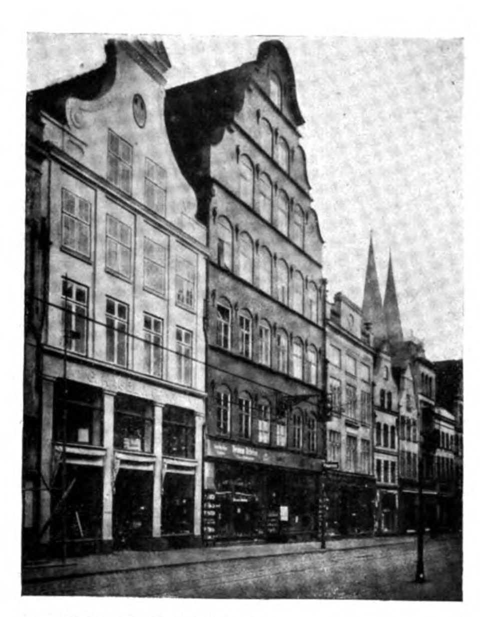
von dem gut modernen Geist, der in Lübecker Architektur steckt. Bei den Schulbauten wirken teilweise die Schulhöfe ganz besonders schön durch den vorhandenen alten Baumbestand, der bei den Neubauten erhalten bleiben konnte, so bei der Ernestinenschule (Baudirektor Baltzer), Johanneum (Baudirektor Baltzer), Offizierskasino an der Hüxtertorallee (Bauinspektor Meyer). Eine Reihe fein empfundener Bauten schuf der Baurat Mühlenpfordt, jetziger Professor an der technischen Hochschule in Braunschweig, sie atmen Lübecker Geist, passen sich der Tradition an und sind doch Kinder der modernen Zeit, glücklichste Beispiele, wie in alten Rahmen Neues geschaffen werden kann. Es sind



Johanneum



Pfarrhaus St. Jakobi



Geschäftshaus in der Sandstrasse (Sonnenapotheke)



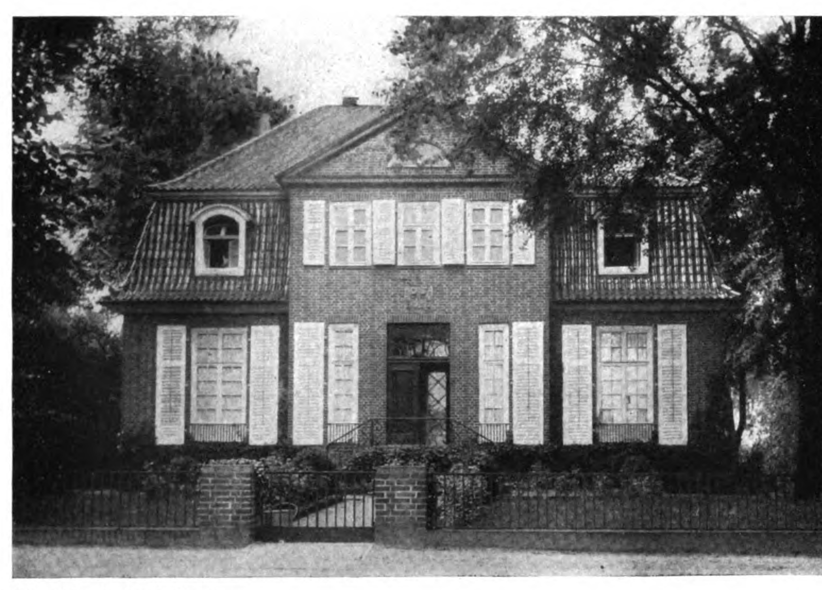
Ecke am Fünfhausen und Mengstrasse



Bank für Handel und Gewerbe



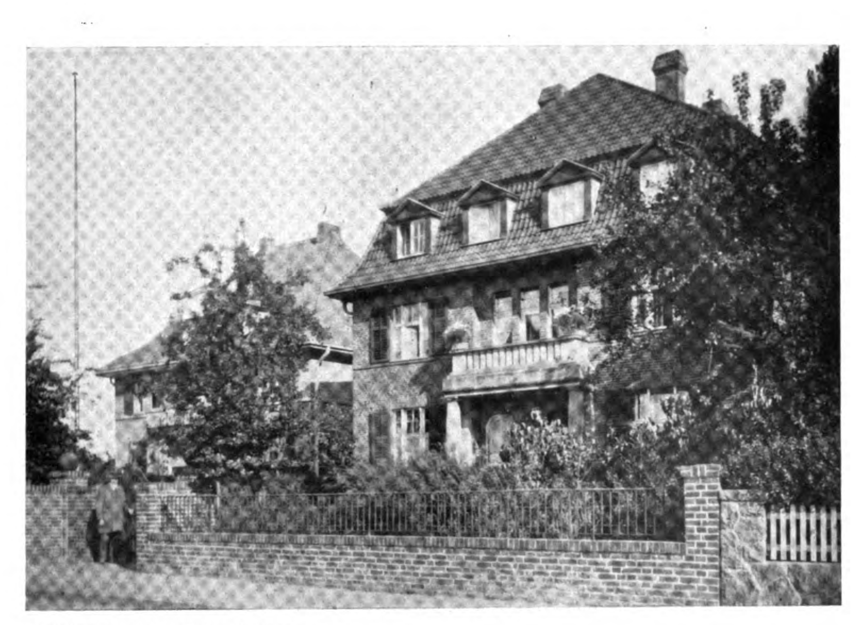
Geschäfts- und Wohnhaus Hünecke



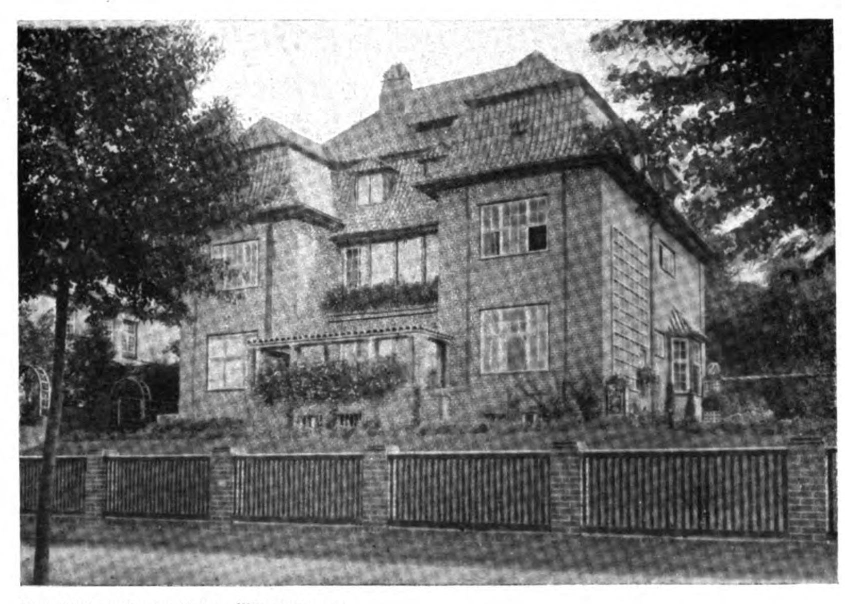
Haus Behn in der Rockstrasse



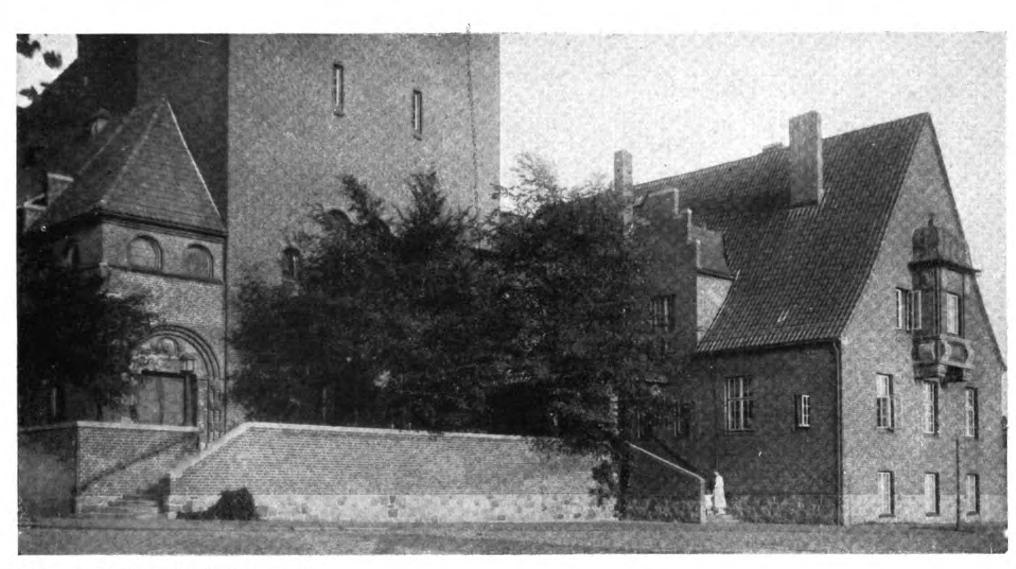
Wohnhaus in der Curtiusstrasse



Wohnhäuser an der Wakenitzstrasse

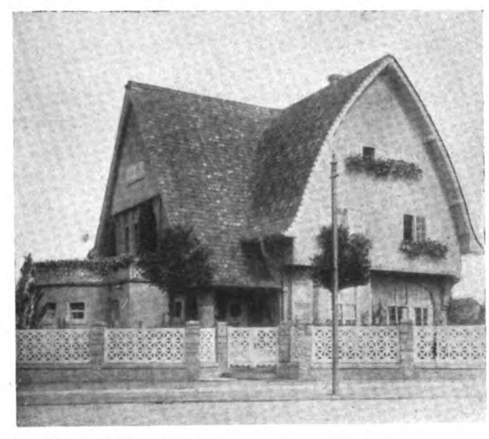


Haus Bertram in der Kaiser Wilhelmstrasse

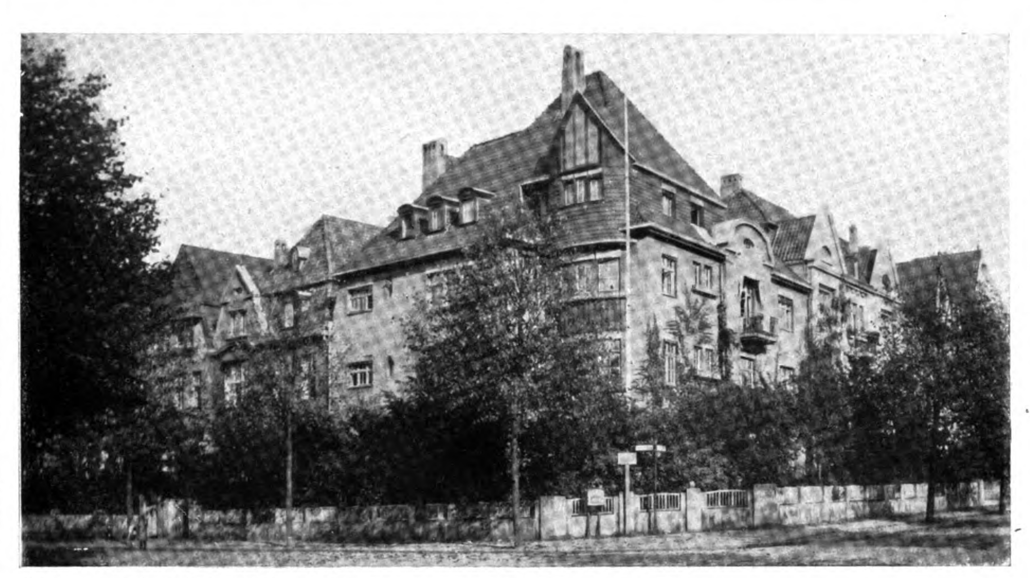


St. Gertrudkirche in der Curtiusstrasse
Haupteingang mit Pfarrhaus

dies die Freese'sche Schule, der Vorwerker Friedhof, das katholische Gesellenhaus, das Zollgebäude an der Untertrave und anderes. Eine bedeutende, ebenfalls unter der Leitung von Baurat Mühlenpfordt 1909 bis 1912 ausgeführte Neuanlage ist die Irrenheilanstalt Strecknitz. Ein Bauwerk von starker Originalität ist das Stadttheater, erbaut nach dem Entwurfe von Prof. Dülfer in Dresden, das aber den typisch Lübecker Charakter nicht zum Ausdruck bringt. Außer diesen genannten staatlichen Bauten sind in der Vorkriegszeit auch eine Reihe vorbildlicher Privatbauten in Lübeck entstanden, aus deren großer Zahl wegen Raummangel auch nur wenige ausgewählt werden können, die meiner Ansicht nach einen typisch norddeutschen Charakter tragen und sich dem Stadtbilde gut einfügen. Es sei genannt das Geschäftshaus und Wohnhaus von Hünecke in der Breiten Straße (Arch. Schöß u. Redelstorff), das Haus der Commerz-Bank am Kohlmarkt (Architekt Bielenberg u. Moser, Berlin), die Bank für Handel und Gewerbe in der Breiten Straße (Professor E. Blunck, Berlin), ein Geschäfts- und Wohnhaus in der Sandstraße, das unter Bauberatung durch Baurat Mühlenpfordt bei Verwendung alter Giebelmotive neu erbaut wurde und die Ausbildung der Ecke an Fünfhausen (Arch. Glogner u. Vermehren und Schöß u. Redelstorff). Als Vorbilder guter Wohnhäuser erscheint mir das Haus Behn in der Roeckstraße (Arch. Glogner u. Vermehren), das größer angelegte Haus in der Curtiusstraße (Arch. Glogner u. Vermehren) und das Pfarrhaus St. Jakobi (Arch. Runge u. Hahn, jetzt Runge u. Lenschow), das Haus Stave am Moltkeplatz mit mehr süddeutsch anmutender Architektur (Arch. Prof. Dr. Ing. Mathesius in Berlin, zwei Wohnhäuser in der Wakenitzstraße (Arch. Schöß u. Redelstorff und Glogner u. Vermehren) und das frühere Haus Bertram in der Kaiser Wilhelmstraße (Arch. Prof. E. Blunck, Berlin). Einen sehr wohnlichen Eindruck machen die Miethäuser an der Ecke der Hohelandstraße vor dem Mühlentore (Arch. Runge u. Lenschow). Nicht vergessen werden darf bei dieser Aufzählung die St. Gertrudskirche mit Pfarrhaus in der Curtiusstraße. Der



Haus Stave am Moltkeplatz



Miethäuser an der Ecke der Hohelandstrasse

Bau ging aus einem Wettbewerb hervor und wurde unter der Leitung der Architekten Jürgensen u. Bachmann erbaut, der erstere der beiden Künstler ist Lübecker. Die Ergebnisse zweier Wettbewerbe, die für die städtebauliche Gestaltung und die Handhabung der Denkmalspflege von außerordentlicher Wichtigkeit sind, dürfen nicht unbesprochen bleiben.

Der Lübecker Staat hatte im Anfang dieses Jahrhunderts die vor dem Burgtor gelegenen sehr häßlichen Mietshäuser angekauft und niedergelegt, wodurch das Burgtor wieder wie in früheren Jahren freigelegt wurde und zu voller Geltung kam. Anschließend daran wurde im Jahre 1905 ein Wettbewerb ausgeschrieben für die Gestaltung der an das Burgtor anschließenden alten Stadtmauer und die Bebauung der Kanalstraße. Der Baublock zwischen der Kanalstraße und der Straße „An der Wakenitzmauer" berührt auf seiner äußersten Spitze den Eckturm der Stadtmauer; neben diesem Turm, nach dem Burgtor zu, war einige Jahre vorher ein Durchbruch der alten Mauer erfolgt. Für die Bebauung dieses Blocks ergab der Wettbewerb ausgezeichnete Lösungen von Regierungs- und Baurat Blunck in Berlin und Regierungs-Bauführer Eggeling in Charlottenburg, denen auch die weitere Bearbeitung übertragen wurde. Namentlich die Lösung, sowohl des Grundrisses wie auch des Aufbaues, für das an den alten Mauerturm anschließende Haus ist vorbildlich für die Denkmalspflegekunst. In den Formen der Lübecker Ziegelbauten aus der Barockzeit ist hier ein malerisches Bild geschaffen, das unter Einbeziehung des alten Mauerturms ein neues Ganzes schafft, ohne in der Wirkung zum Alten aufdringlich zu sein. Von den Häusern an der Hansastraße, nach den Entwürfen von Eggeling, konnten bisher leider nur erst wenige ausgeführt werden, doch ist die Möglichkeit vorhanden, den ursprünglichen Gedanken weiter durchzuführen.

Die zweite große Aufgabe Lübecker Städtebaues, die unter den jetzigen Verhältnissen leider wenig gefördert werden kann, ist die Gestaltung des Holstentorplatzes, womit für Lübeck eine weitreichende Aufgabe zu erfüllen sein wird. Baurat Mühlenpfordt sagt in seiner Abhandlung darüber: „Wir haben die Verpflichtung, an diesen Platz die höchsten künstlerischen Anforderungen zu stellen. In der Mitwirkung der Marienkirche und des Holstentores wächst diesem Platze eine Bedeutung zu, die ihn heraushebt aus der Reihe der beliebigen bei jeder Stadterweiterung entstehenden Plätze." Der jetzigen Plangestaltung gehen zwei interessante Wettbewerbe voran, der erste von 1906, dessen sichtliches Ergebnis die Puppenbrücke ist, die nach dem Entwurf von Eggeling ausgeführt ist, während die auf die Platzgestaltung bezüglichen Vorschläge eine reife Lösung noch nicht brachten.

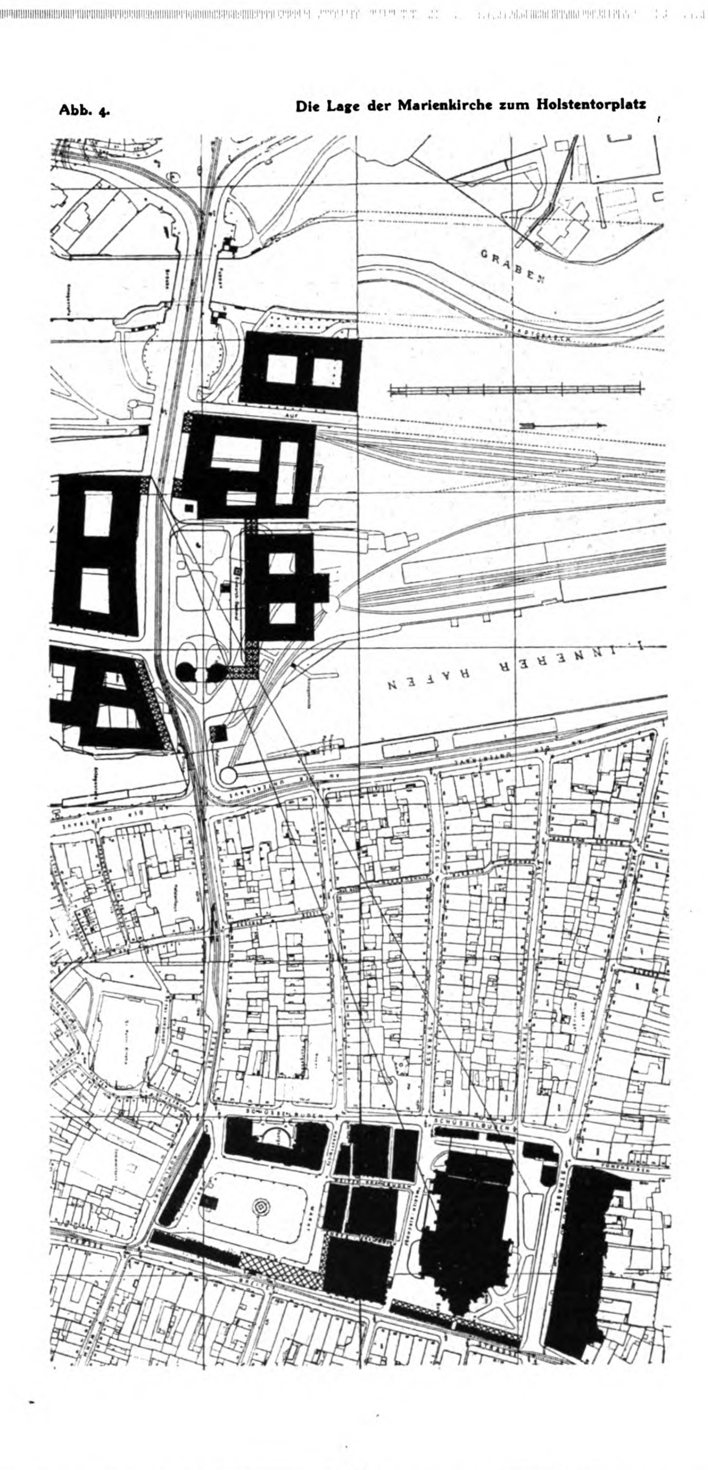
Ein großer Schritt vorwärts wurde durch den zweiten Wettbewerb von 1913 getan, der sowohl für die geplanten Gebäude genaue Unterlagen gab, wie auch die Raumgestaltung des Platzes fester zusammenzog. Der um die Förderung der idealen Güter Lübecks sehr verdiente Senator Emil Possehl hatte der Stadt ein Kaiser Wilhelm-Volkshaus zum Geschenk gemacht. Das Haus sollte im Sinne der



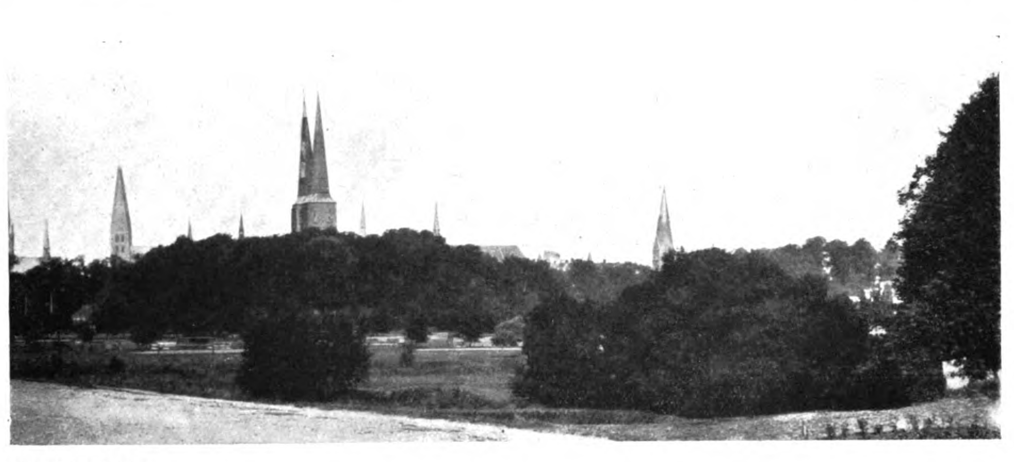
Wohnhäuser an der alten Stadtmauer bei dem Burgtor

sozialen Botschaft des ersten Kaisers des deutschen Reiches vom 17. November 1881 den Werken des Friedens, der geistigen und sittlichen Hebung des Volkes dienen. Als Baumittel war die damals hohe Summe von 800 000 Mark von dem Stifter bereitgestellt worden, das Baugelände sollte vom Lübecker Staat zur Verfügung gestellt werden. Die noch freien Seiten des geplanten Platzes sollten von einem Verwaltungsgebäude und einem Hallenschwimmbade eingenommen werden. Der Wettbewerb brachte in dem Entwurfe von Professor E. Blunck, Berlin, eine Lösung, die vom Preisgericht als „eine wohl geeignete Grundlage für die weitere Förderung des Bauvorhabens" bezeichnet wurde. Im Zusammenhang mit dem Kaiser Wilhelm-Volkshause sollte ein Denkmal des Kaisers zur Aufstellung kommen. Im Laufe weiterer Bearbeitung der Platzgestaltung kam Baurat Mühlenpfordt zu dem Ergebnis, den Platz noch mehr einzuschränken und vor allen Dingen zur besseren Wirkung des Denkmals das Volkshaus mit dem Denkmal von der Süd- auf die Nordseite des Platzes zu legen. Aus der Schrift „Der Holstentorplatz in Lübeck" von Mühlenpfordt entnehme ich folgendes: „Wir nähern uns vom Bahnhof her dem Platze und werden auf ihn vorbereitet durch die beiden Baublöcke, die sich nördlich an die Holstentorstraße heranschieben und das nicht gerade erfreuliche Bild der Schuppen und Stapel auf der Wallhalbinsel verdecken. Beim Punkt a (vergl. Abb.) gewinnen wir einen freien Ausblick auf Holstentor, Volkshaus, Kaiserdenkmal und Marienkirche, die sich zwischen Volkshaus und Holstentor in ihrer ganzen Masse vom Ostchor des hohen Mittelschiffes bis zu der Westwand der Türme zeigt. Zugunsten dieses Bildes habe ich bei b eine einspringende Ecke vorgesehen. Da ließe sich gut ein Brunnen oder ein Denkmal aufstellen, vielleicht das Bismarck-Denkmal. Volkshaus und Holstentor sind mit einem eingeschossigen Gebäude verbunden, dessen Notwendigkeit ich oben bereits betont habe. Statt eines Gebäudes mit geschlossenen Wandungen schlage ich Arkaden vor; von ihrer räumlichen Tiefe, von ihrem starken Licht- und Schattenkontrast verspreche ich mir gerade an dieser Stelle ein festliches Bild. An der Südseite sind die Gebäude an die Straße herangezogen. Die Front des Baublocks zwischen der Straße auf dem ehemaligen Eisenbahndamm und der ersten Wallstraße ist leicht eingebogen zur Steigerung ihrer plastischen Wirkung. Für den Raumeindruck dieser konkaven Wände finden wir in Lübecks Altstadt manches gute Beispiel." Diese Verlegung der Gebäude hatte eine Umarbeitung des Entwurfes für das Volkshaus durch Professor E. Blunck, zusammen mit Arch. Salvisberg, Berlin, zur Folge, der jetzt ausführungsreif vorliegt. Durch die enorm gestiegenen Baukosten und die bisher fehlenden Baustoffe mußte die Bauausführung auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Jedoch ist von einer späteren Durchführung des Projektes nicht abgesehen worden und steht zu erwarten, daß hier noch ein vollendet schönes Städtebild geschaffen werden kann.

Abb. 4. Die Lage der Marienkirche zum Holstentorplatz







Lübeck im Grünen

Vom grünen Kranz der Stadt

Von Harry Maaß - Lübeck.

Man müßte Dichter sein, um all diese grünen Herrlichkeiten Lübecks zu besingen; die Alleen, die da vor den Toren ins Land hinausstrahlen, hundertjährige langgestreckte Lindendome mit ragenden Spitzgewölben. Die Wälle, die gewaltigen Armen gleich die alte Stadtkostbarkeit mit ihren zu Stein gewordenen, gotischem Geist entsprungenen Symphonien jubelnd umfangen; die Wasserstraßen, jene mit Baumgrün und grünen Hängen gefaßten Verkehrsadern; die sonnigen Grünflächen, schattigen Wälder, die Gärten und Auen, die Felder, Wiesen, Ufer und Baumgruppen. Köstlicher, anmutiger und zugleich organischer kann eine Stadt gleicher Größe und Einwohnerzahl nicht mit der mittelbaren und unmittelbaren Umgebung verwachsen sein als Lübeck.

Wie alle befestigten Städte mittelalterlichen Ursprungs sprengte auch Lübeck eines guten Tages die fesselnden Klammern seiner Mauern. Licht und Freiheit war das Ziel, Grün und Gärten, denn die Bewohner, des Hausens in engen und winkligen Straßen müde, erfaßte die Sehnsucht nach der Natur; elementar wurde der Bürger so Begründer des neuen Stadtgedankens. Das Grün wurde zur selben Zeit, da Fürsten durch Oeffnung ihrer zuvor ängstlich behüteten Parks und Gärten die Bevölkerung beglückten, in das Stadtbild hineingetragen. Dem praktischen Sinn folgend, siedelte auch der Lübecker Bürger zunächst an den Ausfallsstraßen in unmittelbarer Nähe der Tore an, Freiweiden, Festwiesen respektvoll schonend und so liegt bis auf den heutigen Tag vor dem Burgtor im Norden das unvergleichlich herrliche Burgfeld, von einem Lindenbaumgang durchzogen, der weit ins Land geleitet, durch Wälder marschiert, durch Wiesen und Aecker und kurz vor Travemünde endet. Und im Süden liegt noch heute der unvergleichlich schöne Brink.

Zwei Urformen mittelalterlicher Grünflächen, zu denen sich die Baumgänge als Bildner großer ausdrucksvoller Räume hinzugesellen. Sie haben heute ein Alter von 114 Jahren diese Linden, denn sie wurden wie einwandfrei festgestellt ist, nachdem die dort bereits vorhandenen Linden durch napoleonische Heere während der Belagerung Lübecks gekappt waren, neu gepflanzt. Als dritte Urform traten dann die prächtigen Wallanlagen hinzu, die teils den Anforderungen neuen Zeitgeistes gewichen sind, die aber zum größten Teil noch in ihrer Pracht und Schönheit erhalten blieben trotz Begradigung der anliegenden Gewässer. Und als in den Jahren 1887—1900 das Bett des Elbe-Trave-Kanals durch Teile desselben im Südosten der Stadt hindurchgegraben wurde, entstanden jene sonnigen Uferwege, die seitdem von der Bevölkerung zu den beliebtesten Spaziergängen gezählt werden. Wälle und Bastionen fügten sich allmählich der friedlichen Zeit, nahmen zwar sanftere Formen durch gering-



Die Sport- und Spielplatzanlage am Fusse der Bastion Buniamshof

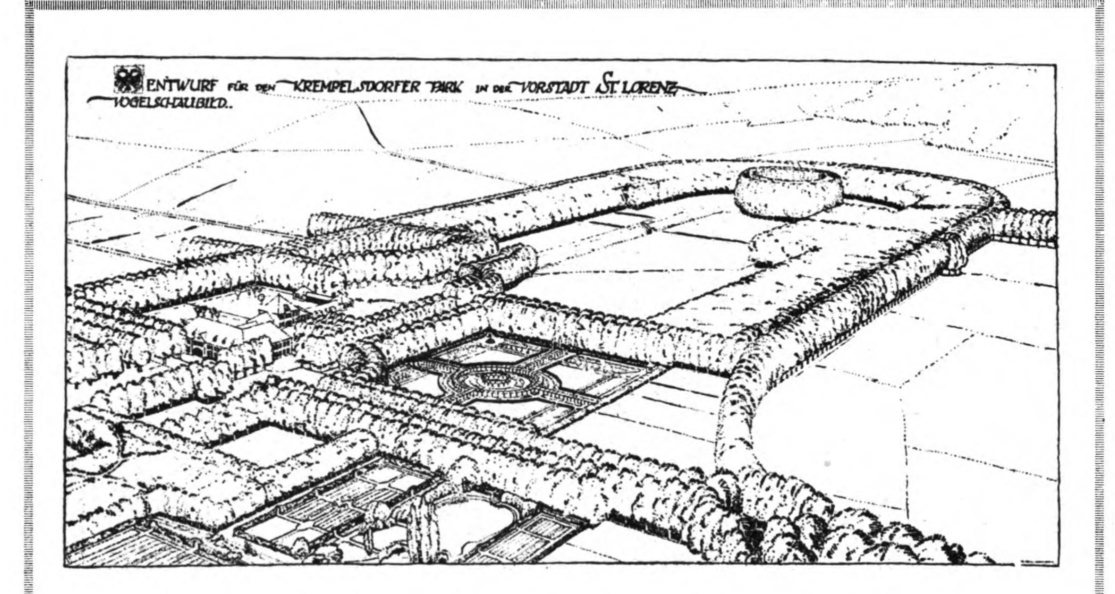
fügige Bodenmodellierungen an, erhielten Promenadenpflanzungen, Baumgruppen und schattige Wege zwischen blühendem Gebüsch, sind aber im Gegensatz beispielsweise zur bewußt landschaftlichen Modellierung der Bremer Wallanlagen, in ihrer Urform erhalten und mit glücklichem Gefühl für die gegensätzliche Wirkung von Fläche und Raum durch einheitliche Baumpflanzungen in ihrem Ausdruck selbst und ihrer Bedeutung für das gesamte Stadtbild gesteigert. Sie entstanden aus jenem Geist, dem reife handwerkliche Gestaltungskraft gewissermaßen im Blute lag, im Gegensatz zur bereits reichlich durch Sentimentalität und Romantik zersetzten Landschaftsgestaltung, denen Bremens Bollwerk zum Opfer fiel.

Wälle, Baumgänge und Freiflächen, die in späteren Jahren zum Teil hainartig bepflanzt wurden, bilden den ersten grünen Ring um Lübecks mittelalterlichen Stadtkern. Von hier strahlen die Grünflächen und Pflanzungen weiter in jene Gebiete der Stadt, die in den letzten Jahrzehnten ringsum entstanden. Teils als alte schon vorhandene Baum- und Alleebestände, Waldteile und Begräbnisplätze, um welche schonend die Bebauung herumgeführt wurde, teils aber auch als Neuschöpfungen, mit der Absicht, die neuen Vorstadtviertel mit Grün und schmückenden Grasflächen, Ziergehölzpflanzungen und Baumgruppen zu beleben. So wuchs im Stadtteil St. Gertrud eine Grünpflanzung ans Licht auf einer Stelle, deren Tiefanlage zur Gründung von Straßen und Häuserblocks nicht geeignet war. Der heutige Stadtpark, eine Parkform rein landschaftlichen Gestaltungsprinzips, bildet heute den Mittelpunkt eines prächtigen Wohnviertels.

Aehnliche, wenn auch kleinere Grünflächen, entstanden teils als Schmuckplätze, teils als kleinere Reservate, mit der Aufgabe, freie Blicke aus der Umgebung her auf das prächtige Lübecker Stadtbild zu schaffen.

Der reinen Schmuckform unseres Stadtgrüns wurde, den Forderungen und Bedürfnissen einer neuen Zeit entsprechend, die Nutzform an die Seite gestellt.

Neben einer großen Anzahl kleinerer Sandspielplätze für die Jugend und einer Reihe von Vereinen vorübergehend geschaffener Sport- und Spielplätze sind von seiten der Behörden zwei ausgedehnte Sport- und Spielplätze angelegt, die in der Hauptsache dem organisierten Spiel dienen. Der kleinere von beiden, eine etwa 30 000 qm große Grünfläche, liegt in östlicher Richtung, eingebettet in einem Ring städtischer Pflanz- und Anzuchtsgärten, sowie einer Kolonie sauberer Pachtgärten. Der größere, ein mit Laufbahnen, Sprunggruben, Fuß- und Faustballplätzen, tribünenartigen Sitzplätzen und einem Geräteraum mit Brausevorrichtungen versehene Sportanlage fand ihren Platz zwischen dem höher gelegenen alten Eisenbahndamm und dem mächtigen durch Baumbestände eindrucksvoll überhöhten Wall am Fuße der Bastion Buniamshof. Die Größe



der gesamten Fläche einschließlich der seitlichen Grünflächen, die der Bevölkerung zum Lagern und Tummeln freigegeben sind, beträgt rund 50 000 qm.

Vor gut Jahresfrist wurde im Nordosten der Vorstadt St. Lorenz, eines vorzüglich durch Arbeiter bevölkerten Stadtviertels, durch Notstandsarbeiter mit der Durchführung eines schon vor dem Kriege ins Leben gerufenen Gedankens begonnen. Ein Gebiet von 36 Hektar, welches sich infolge seiner Tiefenlage und seiner mangelhaften Eigenschaften für eine Bebauung nicht eignet, soll mit waldartiger Bepflanzung umgeben werden. Freie, sonnige Grünflächen für Spiel und Sport, zum Tummeln und zum geruhigen Lagern unter freiem Himmel geschaffen, für all das Kleinvolk und die Großen, werden von schattigen Waldstreifen umfangen, so daß allen Bedürfnissen Rechnung getragen wird.

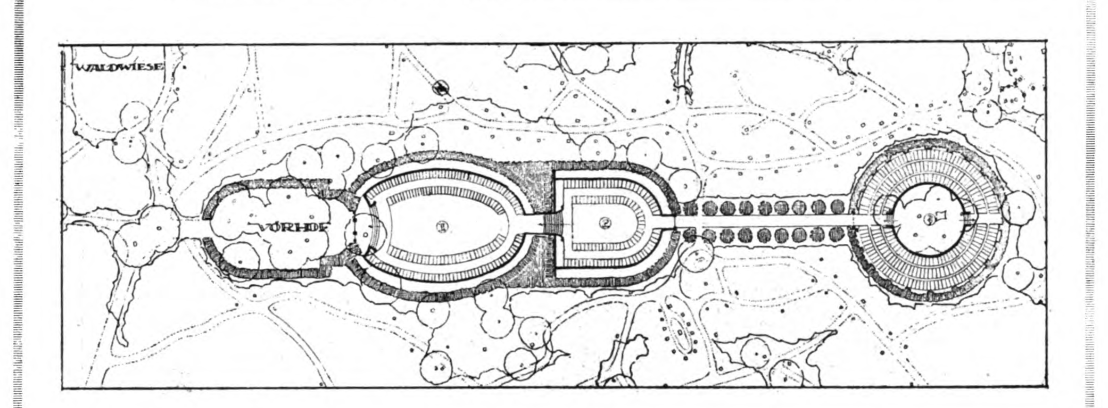
Im Zuge des Flutgrabens ist der 300 m lange und 20 m breite Kanal, welcher zum Kahnfahren im Sommer, zum Eissport im Winter ausersehen ist, ausgehoben.

Zwischen Baumgängen und Freiflächen eingefügt ist ein Gesellschaftshaus mit Lesehallen, Arbeitssälen und Turnhallen in Vorschlag gebracht. Daran gliedern sich die Turnplätze im Freien mit Luft- und Lichtbädern, mit Planschbecken und Kegelbahnen. Auch blumige Gärten aus Stauden und Rosen fehlen nicht.

Ein Volkspark im echten Sinne des Wortes, welcher alle Forderungen und Wünsche in sich vereinigen könnte: Liegehallen für stillende Mütter, Sandspielplätze, Laufbahnen, Flächen für das freie und organisierte Spiel, Plätze für Volksfeste und anderes mehr.

Diesen Nutzformen öffentlichen Grüns, die im Laufe der nächsten Jahre zweifellos unter den Forderungen für den Wiederaufbau unserer Volkskraft nicht unbedeutend erweitert werden, stellt sich eine andere Nutzform, mehr wirtschaftlichen Einschlages an die Seite, die im Rahmen unserer Betrachtungen nicht übersehen werden darf, denn sie kennzeichnet den Geist, unter dessen Schutz die Entwicklung des grünen Lübecks seit Beginn der ersten eigentlichen Grünformen stand. Diese Nutzform repräsentiert sich in einem Anzuchtsgarten in dem früher Bäume und Gehölz, seit einer Reihe von Jahren aber Blütenstauden für den Schmuck der öffentlichen Blumenplätze herangezogen werden. Wer von den 10—12 m höher gelegenen Wallpromenaden, die zu den täglichen Spazierwegen der Lübecker Bevölkerung zählen, in dieses Blühen und Leuchten auf den schlichten Anzuchtsrabatten heruntersieht, ist überrascht. Mehr als alle Schmuckanlagen ist dieses Blühen und Vergehen, dieses immer neue Aufleuchten aus neuen Blüten der Bevölkerung Ereignis.

Die Werkform, das gesunde Handwerkliche, das ich schon vorher einmal erwähnte, ist auch hier deutlich ausgeprägt. Als sich mit dem Erweitern des Grünanlagengebietes eine Erweiterung der Anzuchtsmöglichkeiten notwendig machte, entstanden



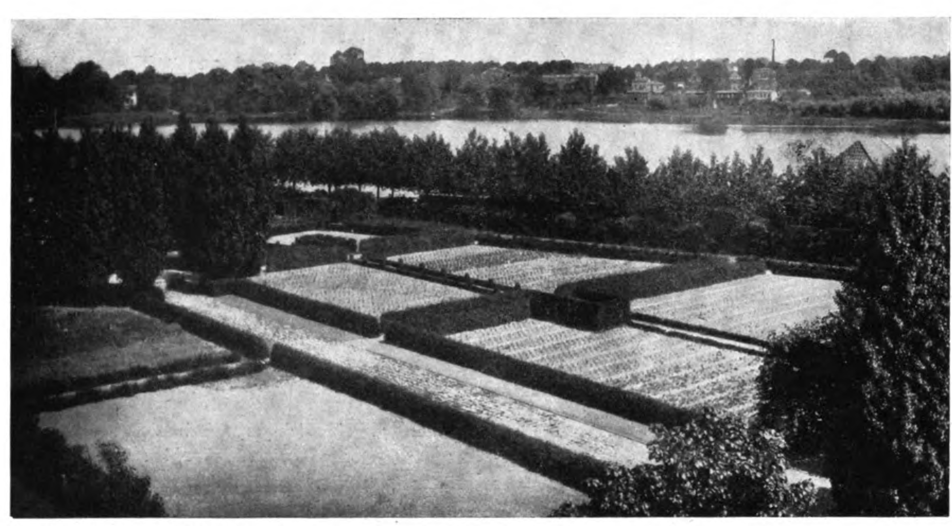
nach und nach in engster Fühlung und organisch mit Promenaden, Spielplatz und Pachtgärten verwachsen, die Städtische Baumschule und der Sommerblumenzuchtgarten, Glieder des Stadtgrüns, die der Bevölkerung zugänglich und insofern nutzbar gemacht sind, als sie aus ihnen Anregung für die Anlage von Eigengärten zu gewinnen imstande sind.

Die Anlage des Zentralfriedhofes auf einem Gelände in Vorwerk fiel in jene Zeit, da man sich loßsagte von Friedhöfen landschaftlichen Charakters, die im Hamburger-Ohlsdorfer Friedhof ihr Vorbild fanden. Wenn auch nicht das räumliche, formale Gestaltungsprinzip von meinem Amtsvorgänger, dem jetzigen Charlottenburger Gartendirektor Barth, rein zur Auswirkung gelangte, so überwiegt doch die bewußt straffe Gliederung, welche die Geländeeigenart berücksichtigt. Bedauerlicherweise wurde nicht rechtzeitig auch mit der Erneuerung der Vorschriften für die Aufstellung von Denkmälern begonnen, so daß die Großzügigkeit der Gesamtanlage stark beeinträchtigt wurde. Erst in neuerer Zeit wurden auch auf dem Gebiete der Denkmalsgestaltung und der Grabausschmückung feste Vorschriften und Grundsätze erlassen.

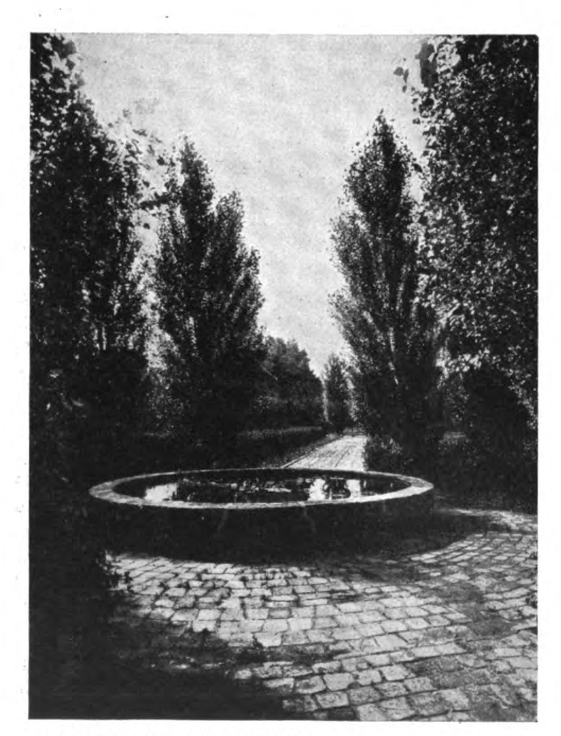
Die anzustrebende Einheitlichkeit innerhalb einzelner Belegungsfelder fand restlose Durchführung in dem im Frühjahr 1915 angelegten Ehrenfriedhof, auf dem die an den Folgen des Krieges in den Lübecker Lazaretten gestorbenen Krieger und die Söhne Lübecker Familien ihre Ruhestätte fanden. Die Begräbnisstätte ist in einem Wäldchen im unmittelbaren Anschluß an den Allgemeinen Gottesacker vor dem Burgtor geschaffen. Von Bäumen des Waldes und Eibenhecken feierlich umgebene Räume beherbergen die schlichten Gräber. Im Verlauf der Jahre erfuhr der Ehrenfriedhof eine Erweiterung, die sich organisch dem Hauptteil anordnet. Der umgebende Wald selbst wurde zur Aufstellung von Gedächtnissteinen ausersehen, die den im Feindesland gebliebenen Söhnen Lübecks von Seiten Angehöriger gesetzt wurden. Unter den der Prüfung einer besonderen Kommission unterliegenden Gedächtnismalen befinden sich bedeutende Kunstwerke namhafter Künstler. Lübeck war die erste Stadt im deutschen Reiche, in welcher der Gedanke des Ehrenfriedhofes verwirklicht wurde, er ist anzusprechen als ein grünes Ehrenmal, welches Lübeck seinen Heldensöhnen errichtete.

Mit den Augen des Städtebauers betrachtet zählen die Grünanlagen Lübecks zu den interessantesten Erscheinungsformen innerhalb eines großen Zeitabschnittes, der mit der Sprengung der Befestigung und ihrer Tore beginnt und mit der Jetztzeit endet und was da heute vorbereitet wird, ist wiederum ein Zeichen der Zeit. Diesmal ein Zeichen höchster und heiligster Volksnot, die ihren Ausdruck findet in der Aufschließung von Siedlungsland und Schaffung von Kleingartenkolonien innerhalb des Bebauungsplanes. Schließlich auch Glieder des Großstadtgrüns, bei deren Pflege und Aufbau der Bürger selbst tätige Mithilfe leistet.

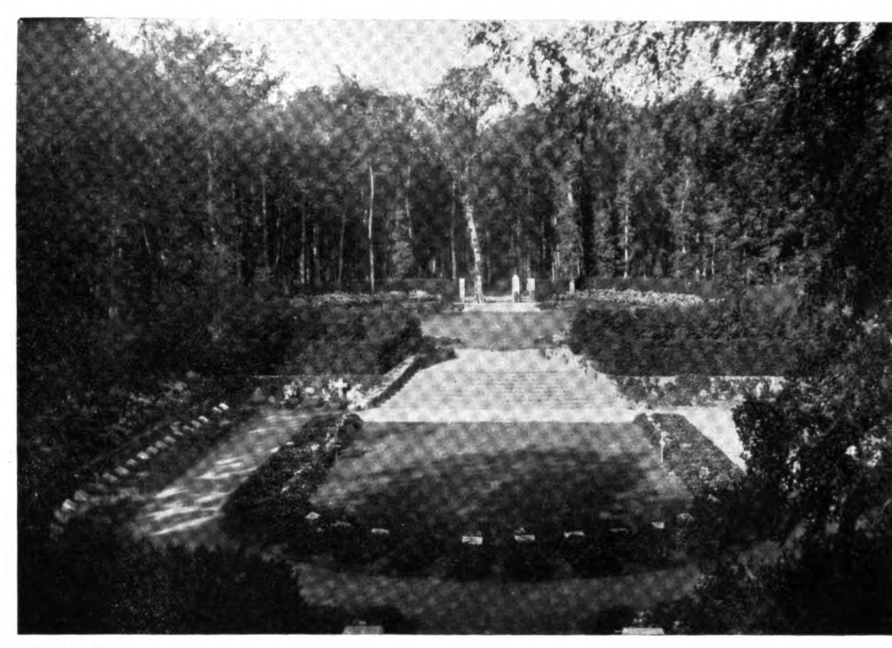
Nirgends ist der Boden für das Gedeihen eines die Moral und das Gewissen des Volkes stärkende Grün- und Gartenkultur so günstig als in Lübeck, nirgends sind aber auch die Voraussetzungen für die Gründung einer Basis und für die Verwirklichung einer großangelegten Grünpolitik so günstig, denn kaum dem Leben und Treiben der Innenstadt entronnen, umfangen uns die grünen Dome und führen uns durch Grün, immer nur durch Grün und an Grün weiter, bis an die unbeschreiblich herrlichen Wald- und Seengebiete, die noch im Bereich eines Tagemarsches um Lübeck herumliegen.



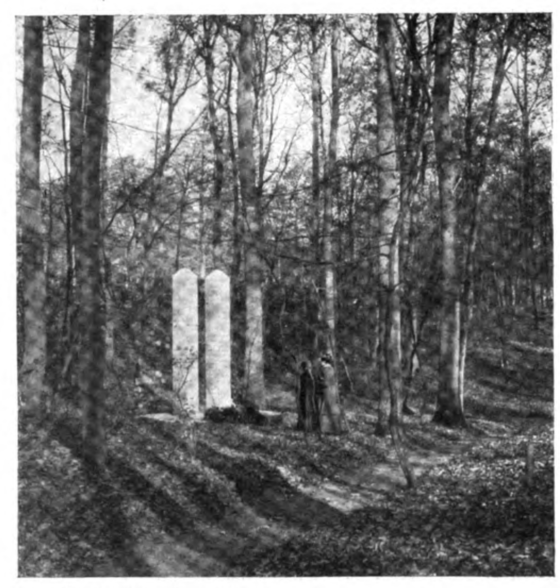
Der Anzuchtsgarten an der Falkenwiese



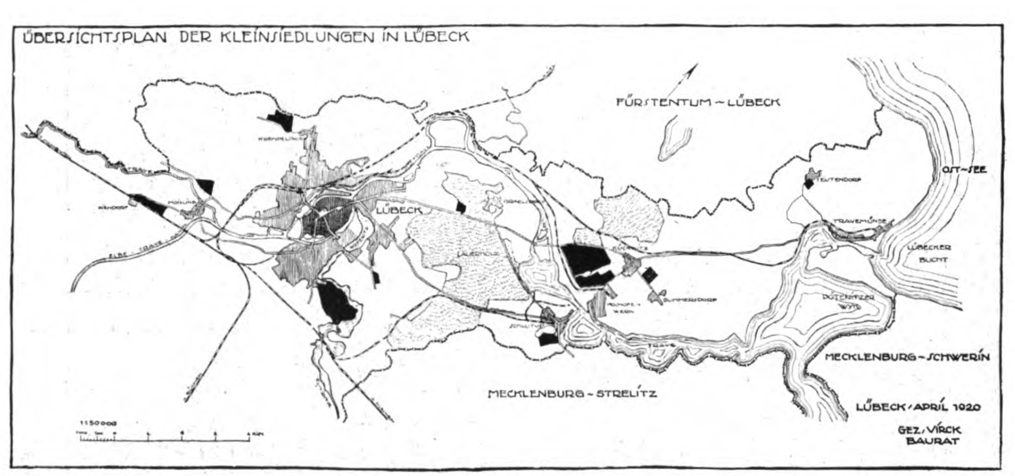
Im Anzuchtsgarten auf der Falkenwiese



Ehrenfriedhof



Ehrenfriedhof, Einzelgrabsteine



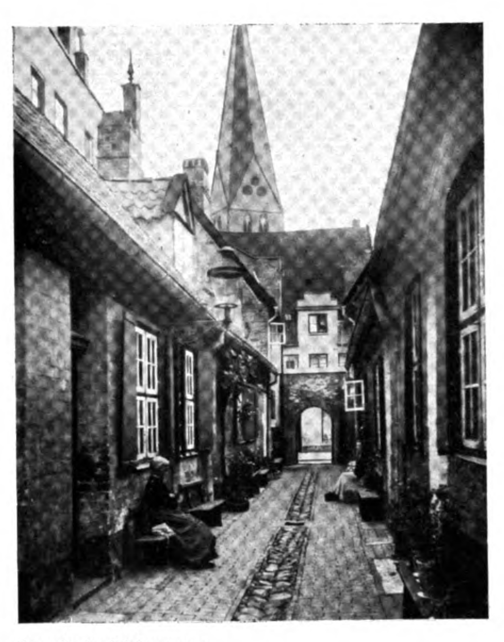
Uebersichtsplan der Kleinsiedlungen

Lübecker Kleinwohnungen und Siedelungen

Von Baurat F. W. Virck.

Eine der größten Aufgaben für den Wiederaufbau Deutschlands liegt für Staat und Gemeinde in der Schaffung von neuen Wohnungen, einer Aufgabe, die nicht nur erschwert wird durch die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel, sondern auch der Baumaterialien und der Bauplätze, Schwierigkeiten, die an vielen Stellen diese Bestrebungen noch nicht über die Anfangspunkte hinaus haben gedeihen lassen. Durch die energische und zielbewußte Tätigkeit der an dieser Aufgabe interessierten Kreise ist es in Lübeck gelungen vieles zu schaffen, so viel zu schaffen, daß die kleinste der 3 Hansastädte in ihrer Tätigkeit für Wohnungsfürsorge mit an erster Stelle steht. Nach einer Uebersicht über die Bautätigkeit in deutschen Städten für das erste Vierteljahr 1920 im Reichsarbeitsblatt hat unter den 25 Mittelstädten Lübeck mit 127 Wohnungen den stärksten Zuwachs, bei der Zusammenstellung der stärksten Bautätigkeit steht es mit 31 Häusern an 3. Stelle.

Lübeck ist auf dem Gebiete des Kleinwohnungsbaues kein Neuland. Die im Mittelalter durch Mauern eingegrenzte und engumfaßte Stadt mit ihrer ständig wachsenden Einwohnerzahl und Bedeutung fand damals schon Mittel und Wege auf engem Raum der ständig wachsenden Zahl an Wohnungen Rechnung zu tragen, die vielen „Gänge" zeigen noch jetzt wie früher versucht wurde, die Tiefe der Baublöcke für Kleinwohnungen auszunutzen. Es sind nach unsern jetzigen hygienischen Anforderungen nicht immer einwandfreie Wohnungen und doch entbehren sie auch heute noch nicht eines gewissen malerischen Reizes und in ihrer Abgeschlossenheit einer engen Traulichkeit. Etwas aufwendiger in der Gesamtanlage und der Grundrißdisposition sind einige Stiftungen, z. B. der „Füchtings"- und „Hasenhof". Hier gruppieren sich um einen Freiplatz die aus Erd- und Obergeschoß bestehenden kleinen Wohnungen, die in ihrer Farbenfreude und Sauberkeit an Vorbilder holländischer Stadtbaukunst erinnern. Nun hat der moderne Architekt versucht, diesen mittelalterlichen Vorbildern Neues und Besseres an die Seite zu stellen, unter dem Druck der schwierigsten politischen wie auch handwerklichen Verhältnisse. Bei größter Sparsamkeit pekuniärer Mittel, eingeengt durch das zeitweise Fehlen wichtigster Baustoffe, gehemmt durch Arbeitsunlust und Streiks der Bauarbeiter sind Häuser entstanden, die jetzt mit ihren rotleuchtenden Dächern und hellen Fassaden sich dem Stadtbilde der alten Hansastadt würdig einreihen können. In der Beschaffung von Bauplätzen hatte Lübeck allerdings von vornherein einen Vorsprung dadurch, daß es rund um die Stadt noch Land in genügender Ausdehnung in eigenem Besitz hat und darüber frei verfügen kann. Man stellte sich hier auf den Standpunkt, daß es richtiger sei, an verschiedenen Stellen der Stadt zu bauen, anstatt auf einer Stelle einen größeren Baukomplex zu schaffen. So wurde mit dem Bau staatlicher Kleinwohnungen



Gang in der Wahmstrasse



Gang in der Glockengiesserstrasse

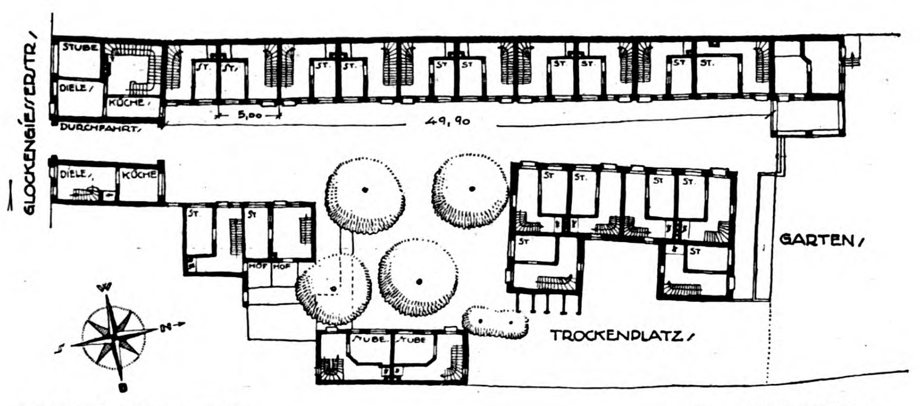
fast zu gleicher Zeit an 3 Stellen begonnen, an der Kerkringstraße, Busekist-, Geniner und Ziegelstraße, außerdem an der Ziegelstraße noch mit der Errichtung von Baracken. Der Bau von weiteren Barackenwohnungen ist später nicht mehr gefördert worden als unbedingt dringlich war, da man der Ansicht war, daß durch das hierfür aufgewendete Geld keine dauernden Werte geschaffen werden und auch die so erstellten Wohnungen einen nicht dauernden Wert haben. Die Grundrißdisposition der aus Erd- und Obergeschoß bestehenden Reihenhäuser ist folgende: an ein Treppenhaus, von dem die Räume ohne besonderen abgeschlossenen Flur zugänglich sind, schließen sich in jedem Geschoß 1 Wohn- und Schlafraum von etwa 10—12 qm Größe, 1 Küche von etwa 10 qm und der Abort an; im ausgebauten Dachgeschoß hat jede Wohnung noch 1 geräumige Kammer, 1 gemeinsamen Trocken- und Abstellraum, im Kellergeschoß für jeden Einwohner je 2 abschließbare Kellerräume und 1 gemeinsame Waschküche. An die Rückseite des Hauses schließt sich ein kleiner Garten an, die Gesamtgröße des Grundstückes beträgt 120—240 qm. An passenden Stellen sind außer diesen 2-Zimmerwohnungen auch eine Reihe von 3-Zimmerwohnungen eingeordnet, sowie auch verschiedene Läden. Die Wohnungen sind mit Gas-, Wasser- und Sielleitungen ausgestattet. Für die Bauweise sind die baupolizeilichen Vorschriften gemildert, so



Eingang zum Füchtingshof in der Glockengiesserstrasse

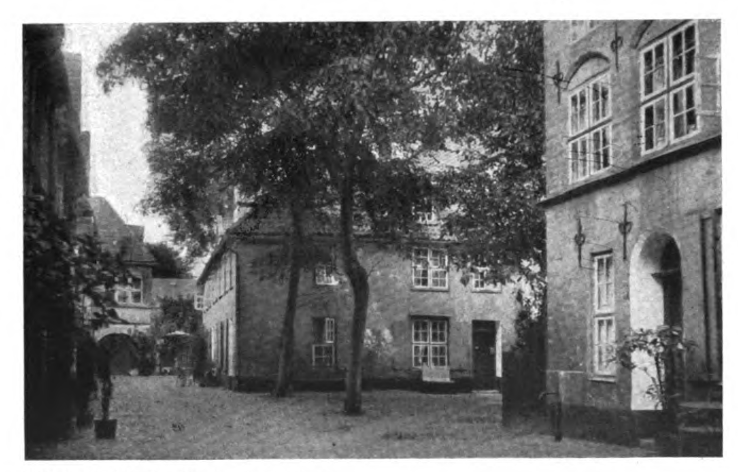


Füchtingshof, Hofansicht

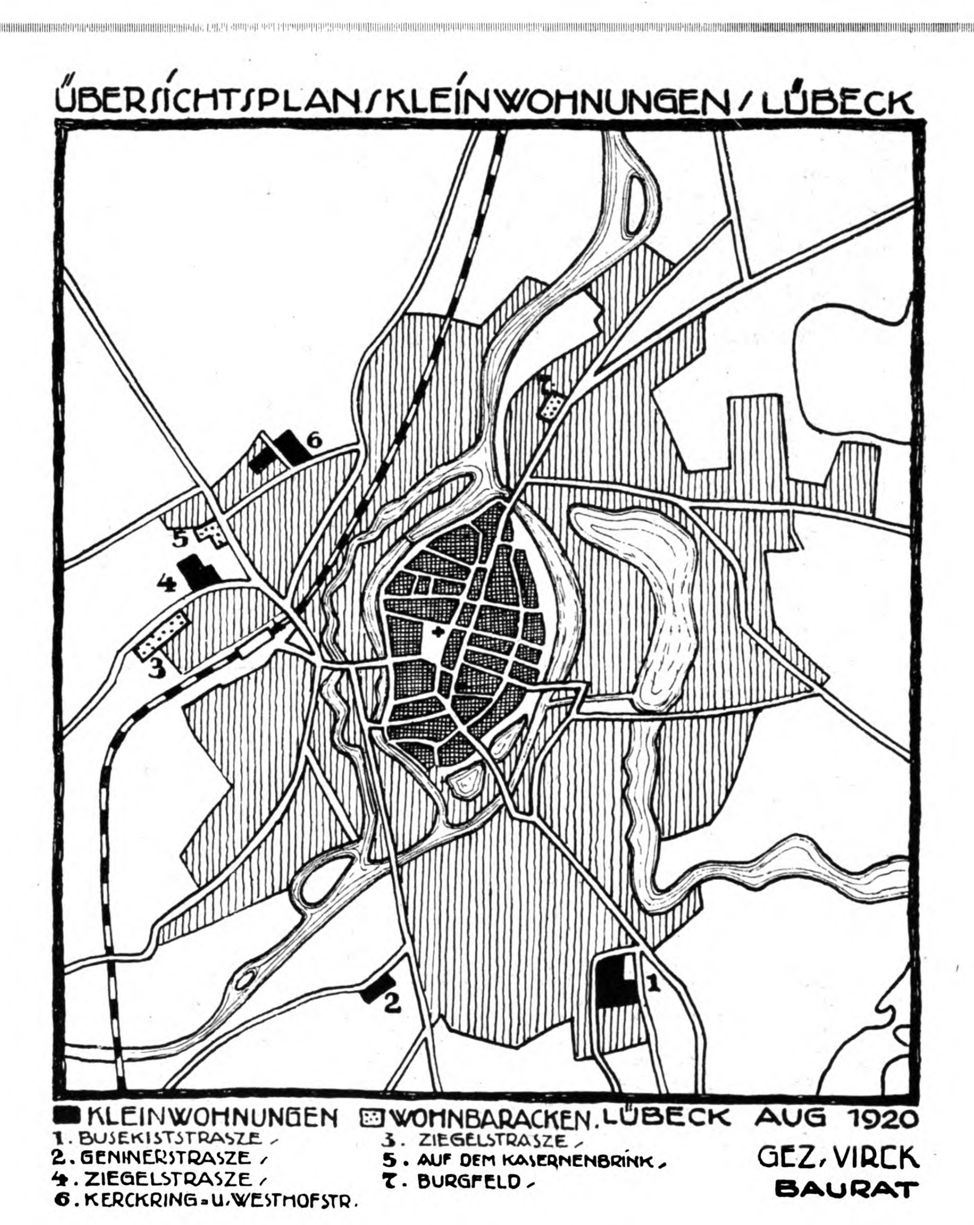


Füchtingshof, Gesamtgrundriss

Aufgen.: Reg. Bauf. Wickop
cand. arch. Schoof



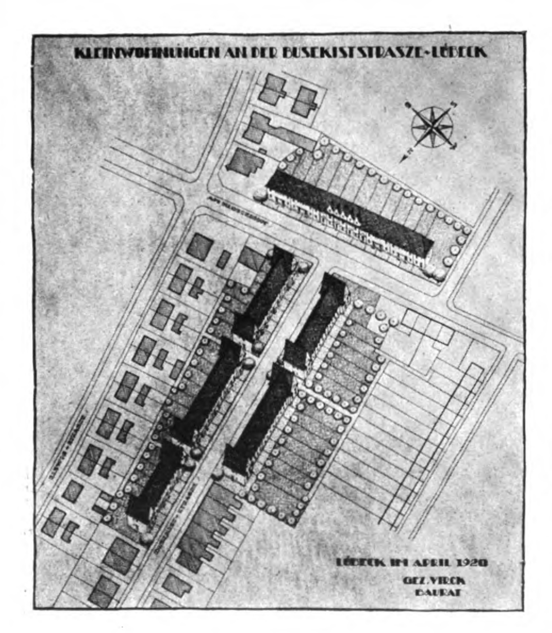
Füchtingshof in der Glockengiesserstrasse

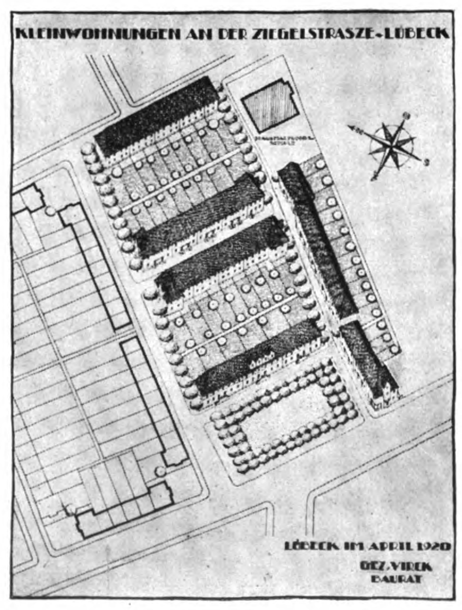


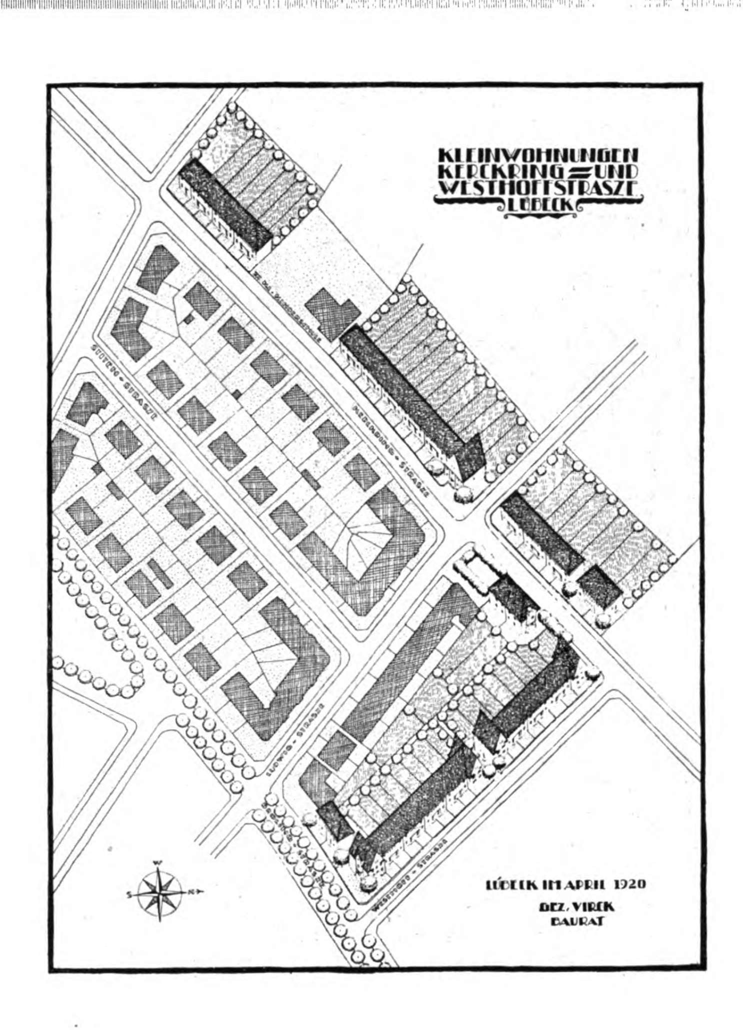
in der Stärke der Außenwände, die durchgehend 30 cm stark sind, mit Anordnung einer Luftschicht, ebenso ist von der Ueberdachführung der Brandmauer und der Abschließung des Treppenhauses abgesehen worden. Die Ausführung im einzelnen ist in Backstein mit Putz erfolgt, die Dächer sind mit Pfannen gedeckt. Für die Beschaffung einzelner Bauteile hat das Bauamt beizeiten die Herstellung von Türen und Fenster in größerer Menge vergeben, später ist man bei der steigenden Knappheit der Baumaterialien noch dazu gekommen, auch Lieferungsverträge mit Ziegeleien abzuschließen, Bauholz in größerer Menge einzukaufen und ein Lager anzulegen von Beschlagteilen für Türen und Fenster, Leitungsmaterial für Wasser und Gasleitungen und dergl. Wenn hierdurch der Verwaltungsapparat auch vergrößert werden mußte und an die geschäftliche Uebersicht der leitenden Beamten erheb-



Hasenhof in der Johannisstrasse







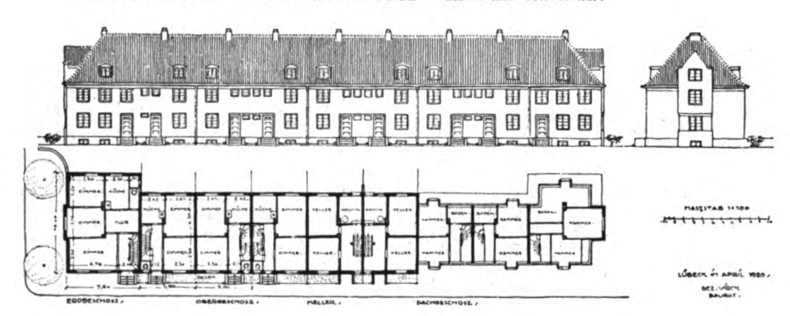


Kleinwohnungen an der Westholfstrasse
Eckbau mit 3 Zimmerwohnungen



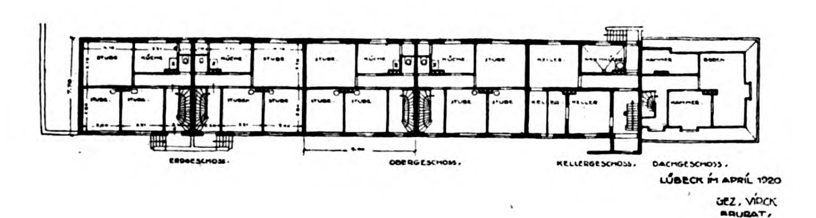
Kleinwohnungen an der Kerkringstrasse
Eckbau mit Laden

KLEINWOHNUNGEN AN DER ZIEGELSTRASZE · ZWEIZIMMERWOHNUNGEN

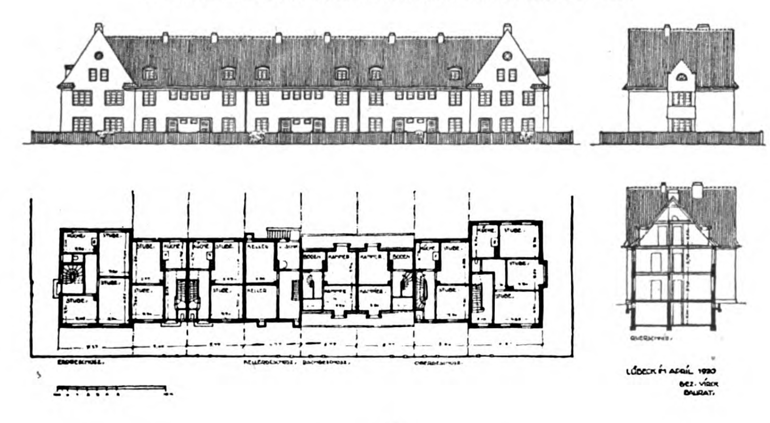


KLEINWOHNUNGEN AN DER ZIEGELSTRASSE / DREIZIMMERWOHNUNGEN



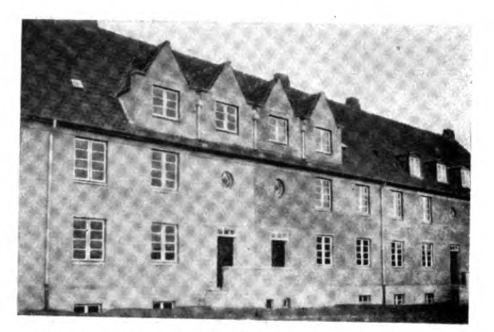


KLEINWOHNUNGEN AN DER WESTHOFF- UND DUSENISTSTRASZE





Kleinwohnungen an der Geninerstrasse



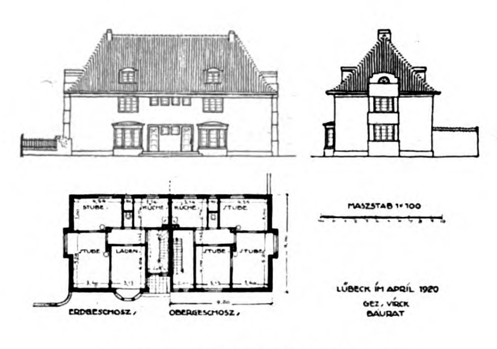
Kleinwohnungen an der Ziegelstrasse
Dreizimmerwohnungen



Ladenhaus an der Kerkringstrasse



Ladenhaus an der Kerkringstrasse



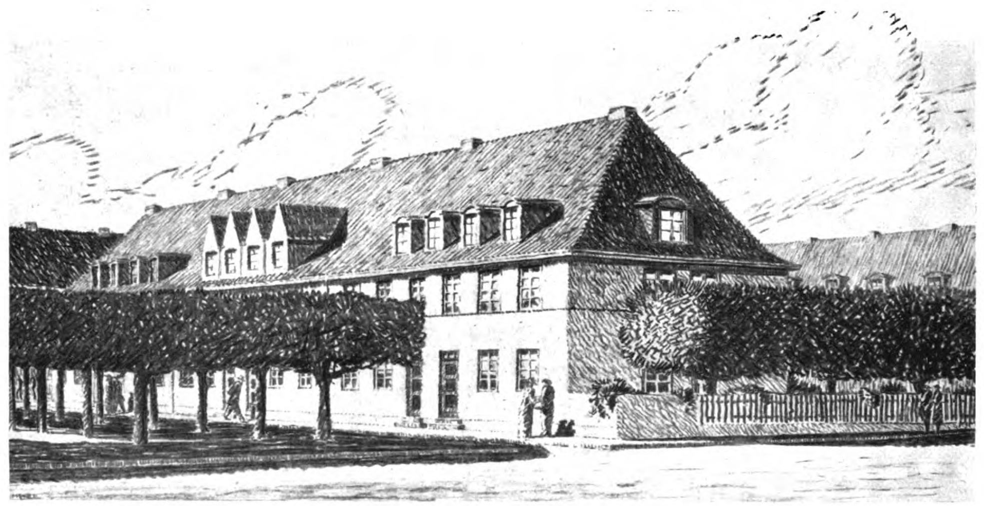
Grundriss und Ansicht des Ladenhauses
an der Kerkringstrasse



Ladenhaus an der Ziegelstrasse



Kleinwohnungen an der Ziegelstrasse
Hauseingänge



Dreizimmerwohnungen an der Ziegelstrasse

liche Anforderungen gestellt wurden, so hat sich diese Voraussicht doch sehr gelohnt, da außer dem Bedarf für staatliche Wohnungen auch noch die Nachfrage der Siedler nach Baumaterial zum Teil gedeckt werden konnte. Die Baukosten der Häuser stellen sich sehr verschieden, je nach der Zeit der Ausführung, während die ersten Häuser mit 2-Zimmerwohnungen sich auf rund 28 000 Mark stellen einschließlich des Reichszuschusses, kosten die im September ds. Js. fertiggestellten schon 74 000 Mark. Wegen dieser ungeheuren Preissteigerungen mußte auch von dem Bau weiterer Wohnungen vorläufig abgesehen werden, jedoch steht zu erwarten, daß die Bautätigkeit im nächsten Jahre wieder etwas lebhafter wird. Durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft wurde ein Teil der Kleinhäuser verkauft und ein anderer Teil vermietet. Der von der Finanzbehörde festgesetzte Preis für ein Haus mit 2 Zweizimmerwohnungen beträgt bis jetzt 15 710 Mark, für ein Haus mit 2 Dreizimmerwohnungen 22 280 Mark, für letzteres ist die Grundstücksgröße etwa 400 qm. Außer diesen staatlichen



Kleinwohnungen der Heimstättengesellschaft
an der Einsiedelstrasse



Kleinwohnungen der Heimstättengesellschaft
an der Einsiedelstrasse



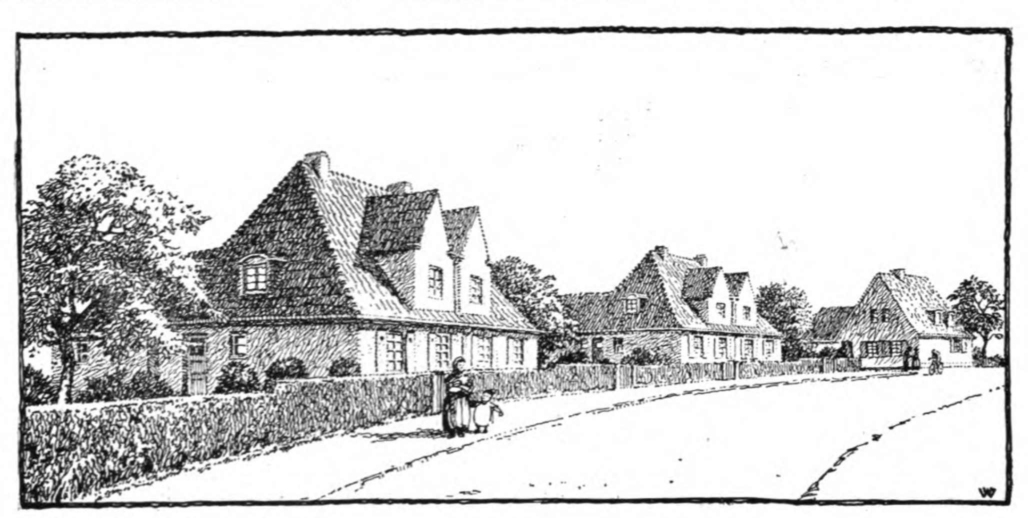
Siedelung der Heimstättengesellschaft in Moisling



Siedelung der Heimstättengesellschaft
in Moisling



Kleinwohnungen des Lübecker Gemeinnützigen Bauvereins



Siedelungshäuser für Schlutup (Entwurf)

Wohnungen sind auch noch von der Heimstättengesellschaft unter der Leitung von Baudirektor Baltzer an der Einsiedelstraße eine Reihe von Einfamilienreihenhäuser erbaut, deren durch Architekt Strobelberger bearbeitete Ausgestaltung sich dem Stadtbilde gut einordnet. Hier ist teilweise der Versuch gemacht, statt besonderer Küche eine geräumige Wohnküche anzuordnen, jedoch ohne Erfolg. So viele Vorzüge die Wohnküche allgemein hat und so sehr sie sich in Mittel- und Süddeutschland eingebürgert hat, so schwer ist sie in Norddeutschland wieder bodenständig zu machen. Das alte norddeutsche Bauernhaus hatte als Mittelpunkt des täglichen Lebens die „Deele", d. h. einen großen Zentralraum, der als Koch- und Wohnraum diente und woran sich kleine Schlafkammern anschlossen. Leider ist die Ueberlieferung und der architektonische Anschluß hieran verloren gegangen. Die Heimstättengesellschaft hat außer den genannten Häusern schon vor dem Kriege in Moisling bei Lübeck eine Kleinhaussiedelung ins Leben gerufen, die wänrend und nach dem Kriege weiter ausgebaut ist und jetzt in dem Schmuck der baumbestandenen Straßen und blühenden Vorgärten als vorbildlich bezeichnet werden kann, die Grundstücke sind 400—800 qm groß und mit freistehenden Einfamilienhäusern bebaut, die vor dem Kriege 4—6000 Mark kosteten. Der künstlerische Urheber dieser Siedlung ist der frühere Lübecker Baurat, Professor Mühlenpfordt in Braunschweig. Ein weiteres privates Unternehmen ist der gemeinnützige Bauverein, der hinter dem jetzigen Ehrenfriedhof eine Zahl von zweigeschossigen Reihenhäusern mit 2- und 3-Zimmerwohnungen gebaut hat. Die Häuser bleiben Eigentum des Vereins und werden vermietet. So ist von verschiedenen Stellen mit vereinten Kräften mit gutem Erfolg an der Schaffung neuer Wohnungen gearbeitet. Es sind bis zum 1. Oktober ds. Js. im ganzen fertiggestellt: 314 massive Wohnungen und 109 Barackenwohnungen.

Ein großes Arbeitsfeld ist die Schaffung von Siedelungen, wofür ebenfalls die sehr günstige Vorbedingung gegeben war, daß Lübeck auch genügend brauchbares Land zur Verfügung hat. Auch bei den Siedelungen hat Lübeck sich auf den Standpunkt gestellt, besser an verschiedenen Stellen vor der Stadt Gelände hierfür zur Verfügung zu stellen, statt an einer Stelle eine größere Siedelung anzulegen. Die Gesichtspunkte dabei waren, daß die Siedelung vor allen Dingen so gelegen sein soll, daß die Bewohner möglichst gute Verbindung zu ihren Arbeitsstätten haben sollen. Dann sollen die Straßenbaukosten für Zuführungswege, die Kosten für die spätere Anlage von Siel- und Lichtleitungen möglichst niedrig gehalten werden, das alles kann besser gelöst werden, wenn an vorhandene Anlagen angeknüpft wird. Aus diesen allgemeinen Erwägungen heraus entstanden die ersten Richtlinien. Es wurde festgestellt, wo der Lübecker Staat Gelände hat, über das er möglichst gleich verfügen konnte, hiernach erfolgte eine Prüfung des Geländes mit bezug auf die Güte und Ertragsfähigkeit des Bodens, die Höhe des Grundwasserstandes und die Beschaffenheit des Wassers. Nach Klärung dieser wichtigen Vorfragen wurde der Bebauungsplan aufgestellt, und zwar teilweise in Zusammenarbeit zwischen Architekt und Gartenbauer (Mitarbeiter für die Siedelung Gärtnergasse: Garteninspektor Harry Maaß). Auf dieser Grundlage konnte dann die Feststellung der Straßenbaukosten usw. erfolgen und der Verkaufspreis für die ein-

SIEDLUNG AN DER GÄRTNERGASSE

DIE WAKENITZ.

BOOTE · STRAND.

BADEANSTALT.

SPIEL- UND SPORT PLATZ.

GÄRTNERGASSE

RATZEBURGER – ALLEE.

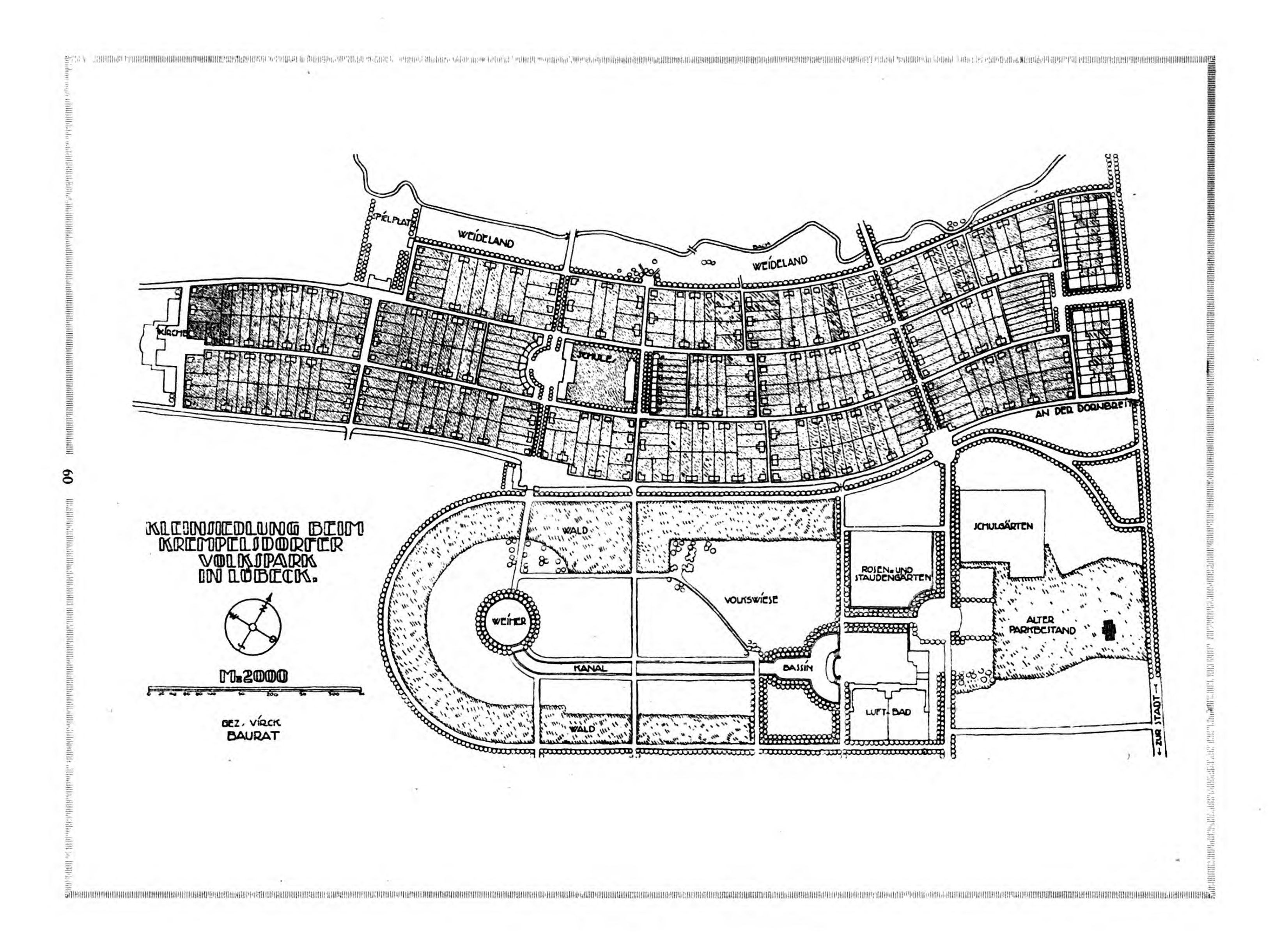
A. LAUBENGÄRTEN
B. SCHULE
C. KINDERHEIM

LÜBECK.

GEZ. VIRCK BAURAT.

GEZ. MAASZ GARTENINSPEKTOR.

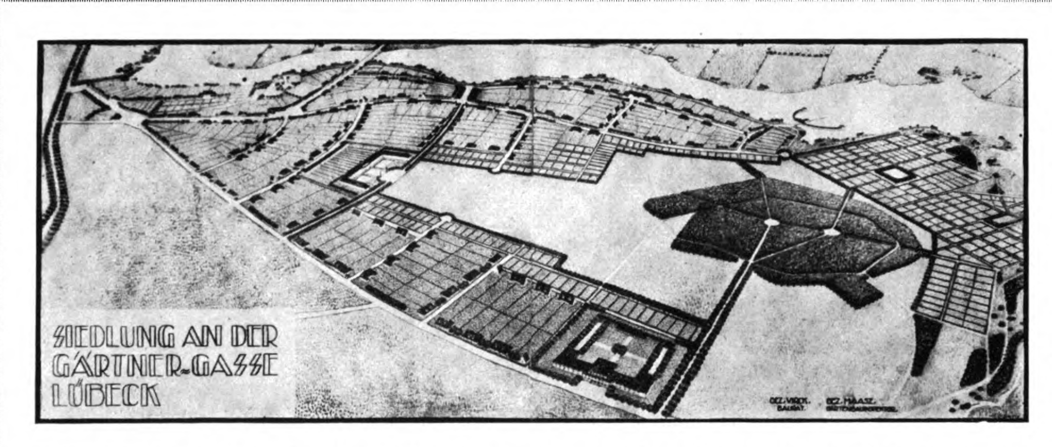
Siedelung an der Gärtnergasse


KLEINSIEDLUNG BEIM KREMPELSDORFER VOLKSPARK IN LÜBECK.
M. 1:2000
BAURAT
WEIDELAND
WEIDELAND
SCHULE
AN DER DORNBREITE
WALD
VOLKSWIESE
WEIHER
KANAL
BASSIN
WALD
SCHULGÄRTEN
ROSEN- UND STAUDENGÄRTEN
ALTER PARKBESTAND
LUFT-BAD
ZUR STADT

KLEINSIEDLUNG AM KÜCKNITZER MÜHLENTEICH BEI LÜBECK.

KIEFERN WALD
SPIEL u. SPORTPLATZ
WIESEN.
KÜCKNITZER MÜHLENTEICH
INDUSTRIE GELÄNDE.
M: 2000
LÜBECK IM APRIL 1920
GEZ. VIRCK
BAURAT.

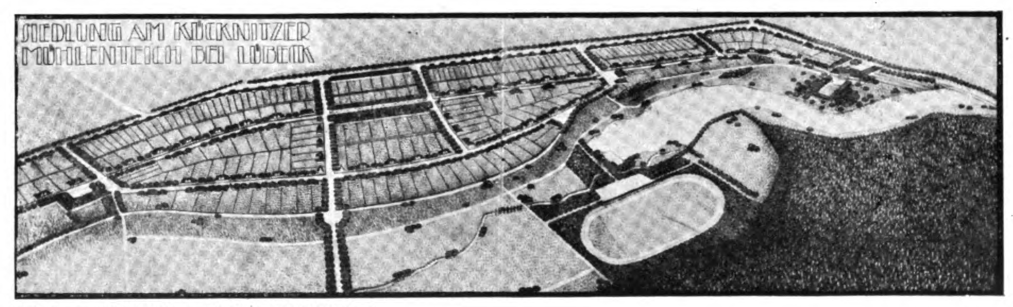




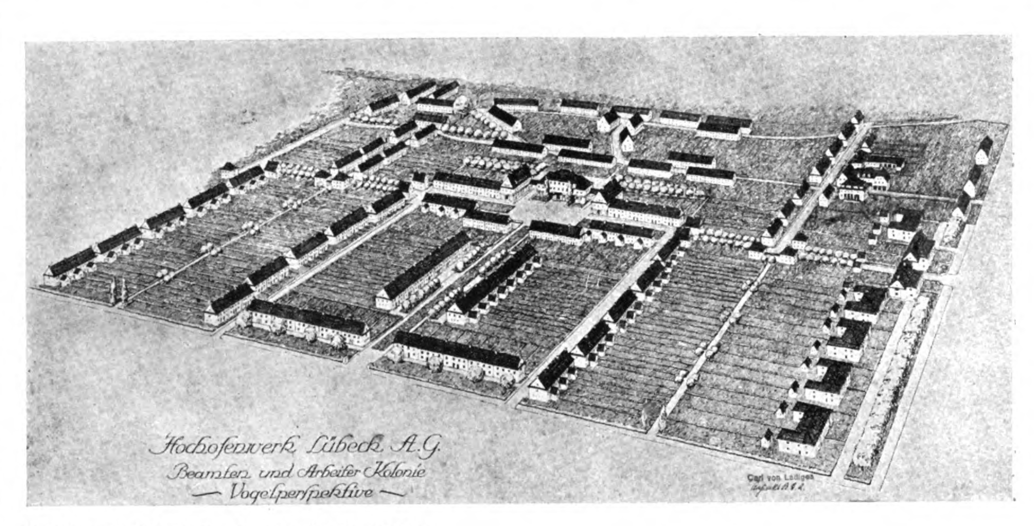
zelnen Parzellen fixiert werden. Für die Berechnung der Verkaufspreise wurden die Kosten für Straßenbau und Wasserbeschaffung festgelegt und der Bodenwert mit einem geringen Anteil dazugeschlagen. Auf diese Weise war es möglich, den Preis für 1 qm auf 3—6 Mark, je nach der Lage des Landes und entstehenden Kosten zu halten, ein gewiß außerordentlich niedriger Preis im Verhältnis zu der durchweg ideal schönen Lage der Siedelungen. Die Grundstücke erhalten allerdings vor der Hand keinen Anschluß an die Sielleitungen und die Lichtanlage. Für die Wasserbeschaffung sind an geeigneten, nahe beieinander gelegenen Stellen öffentliche Brunnen angelegt, die in obigem Grundpreis einbegriffen sind. Die Straßen werden begrantet und die Bürgersteige mit Bordsteinen eingefaßt und bekiest. Es sind sowohl in der näheren wie auch der weiteren Umgebung Siedelungen geplant. Für die ersteren sind 800—1200 qm als Einzelbesitz angenommen und für die letzteren 2000 bis 3000 qm und einzelweise noch darüber hinaus. Im Winter 1919/20 wurde mit dem Verkauf der Grundstücke angefangen. Von den geplanten 380 Grundstücken wurden zusammen rund 200 bisher verkauft, die übrigen sind fast alle für den Verkauf vorgemerkt. Neuerdings sind noch beträchtliche Erweiterungen der Siedlungen erfolgt. In den Verkaufsvertrag ist das Wiederkaufsrecht des Staates für die Dauer von 100 Jahren aufgenommen und die Forderung binnen 5 Jahren die Gebäulichkeiten zu errichten, deren Plan der Baubehörde zu vorheriger Genehmigung vorzulegen ist. Von den Siedelungen an der Brandenbaumer Chaussee, bei Karlshof, bei Schlutup, bei Niendorf und Moisling-Niendorf (hier auch noch eine Siedelung der Heimstättengesellschaft, die auch noch in Dummersdorf und Teutendorf siedelt), an der Gärtnergasse und am Krempelsdorfer Volkspark und der Industriesiedelung bei Küknitz, möchte ich die drei letzteren herausgreifen und kurz darauf eingehen. Der Bebauungsplan an der Gärtnergasse ist eine der denkbar schönsten Aufgaben für den Städtebauer. Hier sind eigentlich alle Vorbedingungen für eine ideale Anlage gegeben, gute Verbindung mit dem Zentrum der Stadt, verschiedenartige Bodengestaltung, die sich teils als Bauland, teils als Gartenland, teils als Weidefläche eignet, gute Grundwasserverhältnisse und eine landschaftlich wunderschöne Lage. Die fernen grünen Türme Lübecks auf der einen Seite und nach der anderen Seite die Wakenitz und der weite Blick über sattgrünes Wiesen- und Gartenland mit verstreut liegenden Häusern und Baumgruppen. Ließe sich der grundlegende Gedanke des Verfassers in die Wirklichkeit umsetzen, so würde hier eine Anlage geschaffen werden können, die in jeder Hinsicht vorbildlich sein könnte. Bei der verschiedenartigen Bodenbeschaffenheit konnte sowohl auf genügend große Spielplätze im Anschluß an eine geräumige Schulhausanlage Rücksicht genommen werden, wie auch auf ausreichende Kleingärten, die in erreichbarer Nähe der Siedelungshäuser liegen und auch von der Stadt noch bequem erreichbar sind. Das Bauland schließt die tiefer liegenden Grünflächen ein, die sich vorzüglich zu Weideland eignen. Der vermittelnde Uebergang erfolgt durch die Anlage von Kleingärten, wozu auch noch ein zusammenhängender Komplex an der Wakenitz hinzukommt, der sich wegen des teils hohen Grundwasserstandes und der kleinen Hügel ohne weiteres nicht für den Hausbau eignet. Die Verbindungen zwischen Grünflächen, bebautem Gelände und dem Wasser wird durch eine weitere Verkehrsstraße hergestellt, die ihre Fortsetzung im Anschluß an die spätere Stadterweiterung finden soll und auch zu den Spazierwegen überleitet, die an den teilweise steilabfallenden Ufern der Wakenitz entlang führen. Für öffentliche Gebäude, Schulen, Vortragshäuser, Turnhallen und dergl. sind ausreichend große Plätze freigelassen. Einen besonders bevorzugten Platz nehmen bei dieser Planung die Spiel- und Sportplätze ein, sie werden von der Siedelung wie von

zwei langen Armen umfaßt und sind von allen Seiten leicht erreichbar. Mehr wie es bisher geschehen ist, müssen die Plätze für körperliche Uebungen in den Vordergrund gestellt werden bei der Anlage von Siedelungen und der Aufstellung von Bebauungsplänen für Stadterweiterungen. Es müssen Zentren geschaffen werden, wo die heranwachsende Jugend sich in gemeinsamen Interessen findet, wo jungen Männern Gelegenheit gegeben wird, sich in frischer Luft körperlich auszuarbeiten, inmitten schöner Natur, wo Freude geschaffen wird an körperlich ausgeglichener Kraft.

Im Anschluß an diese Siedelung hat kürzlich eine Privatgesellschaft umfangreiches Gelände — die sogenannte Weberkoppel — erworben, mit der Absicht, dort auch Siedlungshäuser zu bauen. Die Bearbeitung des Bebauungsplanes und der Haustypen liegt in den Händen der Arch. Schurer und Siebert. Bei der Siedelung an der Dornbreite dehnt sich auf der einen Seite des langgestreckten zur Verfügung stehenden Siedelungsgeländes ein von Garteninspektor Harry Maaß entworfener Volkspark aus, auf der anderen Seite zieht sich der Landgraben entlang, der das Lübecker Gelände gegen das Fürstentum Lauenburg abgrenzt. Das Gelände ist von einem sanften Hügelrücken durchzogen, an dessen höchster Stelle eine Schule in Verbindung mit Vortragshäusern und Volksbibliothek und weiter ein Versammlungshaus für religiöse Vorträge geplant ist. Die Straßenführung ergab sich logisch dadurch, daß das Wiesenland am Landgraben in beste Verbindung gebracht werden sollte, möglichst mit allen Grundstücken, ebenso auch zu dem Volkspark eine kurze Verbindungsmöglichkeit geschaffen werden mußte. Durch die Wiesen, die für die Haltung von Kleinvieh sehr wichtig sind und gleichzeitig noch als ästhetisches Moment zu den weiten Getreidefeldern überleiten, wird die Siedelung auf der vierten Seite abgegrenzt. Nach der Seite der Krempelsdorfer Allee geht die offene Bauweise in die geschlossene über. Die Grundstücke haben gleichfalls eine Größe von 800—1200 qm. Auf den genannten Siedelungsgeländen herrscht zurzeit ein eifriges Arbeiten, an einer Stelle sind die neuen Besitzer mit den Gartenarbeiten des neuerworbenen Bodens beschäftigt, an anderer Stelle entstehen Häuser, an denen die Eigentümer zum großen Teil selbst schaffend tätig sind. Bei der Küknitzer Siedelung war eine Industriearbeiterkolonie zu schaffen. An der Trave breiten sich größere Industrieunternehmungen, das Lübecker Hochofenwerk, die Ueberlandzentrale und die Flender Brückenbau-Werke aus, die für ihre Arbeiter eine zusammenhängende Anlage herrichten wollen. Als Gelände hierfür kommt der Landteil in Frage, der begrenzt wird auf der einen Seite durch Industriewerke, auf der anderen Seite durch die tiefer liegenden Wiesen des Mühlbaches, an welche sich ein großer Kiefernwaldbestand anschließt. Auch dieses im Staatsbesitz befindliche Gelände kann als ideal für eine Siedelung bezeichnet werden, einerseits die Nähe der Arbeitsstätte, andererseits unmittelbarer Anschluß an Wiese und Wald. Der Grundgedanke bei dieser Planung war, die Siedelung durch Reihenhäuser nach der Seite der Werke abzuschließen und sie durch Einzelgrundstücke nach dem Mühlbachtal zu öffnen und die tiefer liegenden Wiesen durch Gärten mit den Häusern zu verbinden. Die Wiesen werden dann wieder für die Haltung von Kleinvieh und für Kinderspielplätze ausgenutzt, wie auch für einen Sportspielplatz noch genügend und schön gelegener Platz freibleibt. An beiden Enden sind Plätze freigehalten für den Bau von gemeinnützigen öffentlichen Gebäuden, während die Reihenhäuser an den platzartigen Straßenerweiterungen Laden- und Handwerkerwohnungen aufnehmen sollen. Die Siedelung soll sich später an den vorhandenen Bebauungsplan für Küknitz anschließen. Sowohl die Flenderwerke als auch die Ueberlandzentrale haben hier schon eine Reihe von Häusern fertiggestellt, eine weitere Anzahl ist im Bau begriffen und geplant. Neuerdings hat das Hochofenwerk ausgedehnte Gelände erworben, um im Anschluß an ihre bereits bestehenden Arbeiterwohnhäuser eine neue umfangreiche Siedelung anzuschließen. Mit den Vorarbeiten ist nach den Entwürfen des Arch. C. von Ladiges bereits begonnen. Die Bearbeitung und Ausführung der staatlichen Kleinwohnungsbauten sowie der Bebauungspläne für die Siedelungen lag in den Händen des Unterfertigten.



Siedelung am Kücknitzer Mühlenteich bei Lübeck



Hochofenwerk Lübeck, Beamten- und Arbeiter-Kolonie

Gemeinwirtschaftliche Betriebe

Von Oberbaurat Hase.

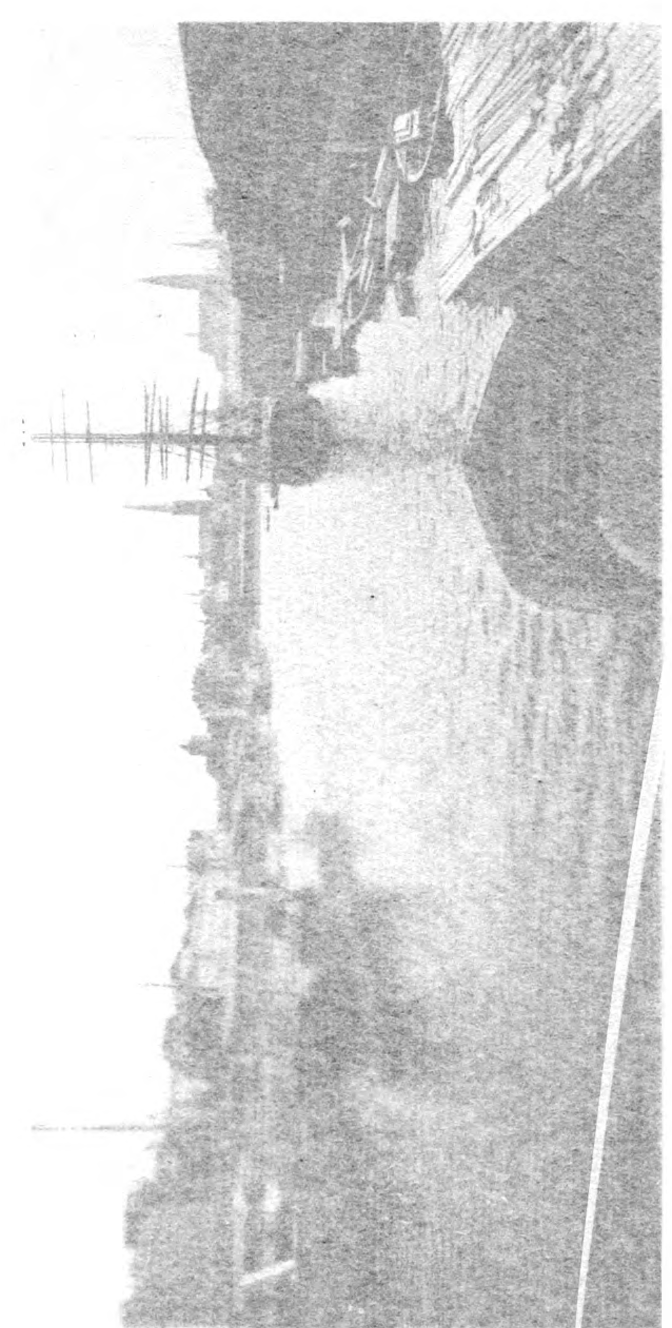
Die technischen Betriebe der freien und Hansestadt Lübeck sind keine gemischt-wirtschaftlichen sondern selbständige staatliche Unternehmungen; ihre Eigenart besteht aber darin, daß sie in weitgehendem Umfange sich an die Privat-Industrie angeschlossen und dadurch die Möglichkeit erlangt haben, die jeweilige Wirtschaftslage besonders günstig auszunutzen. Die Gaswerke beziehen auf Grund eines mit dem Hochofenwerk Lübeck A.-G. abgeschlossenen vorteilhaften Vertrages Koksofengas und haben mit erheblichem finanziellen Nutzen Aufarbeitung und Vertrieb des gewonnenen Koks an die Firma Possehls Kohlenhandel G. m. b. H. in Lübeck abgetreten. Die Elektrizitätswerke beziehen in der Hauptsache Fremdstrom, d. h. hochgespannten Drehstrom von den „Siemens" Elektrischen Betrieben „Ueberlandzentrale Lübeck"; in Sonderheit ist die Lübecker Straßenbahn ausschließlich auf diesen Bezug angewiesen. Der Umsatz der Betriebe (Gaswerke, Elektrizitätswerke, Wasserwerke, Straßenbahn) beträgt nach dem Haushaltsplan für das Rechnungsjahr 1921 gegen 42 000 000 Mark.

---

a) Gaswerke.

Wenn man davon absieht, daß in älteren Zeiten die Bürger der Stadt nur bei besonderen Gelegenheiten, bei fürstlichen Besuchen, Feuersbrünsten und dergl. zur vorübergehenden Beleuchtung ihrer Häuser und der Straßen verpflichtet waren — den einsamen Wanderern genügte zur nächtlichen Stunde die Handlaterne — hat sich Lübeck nachweislich im Jahre 1704 zum ersten Male einer geordneten Straßenbeleuchtung zu erfreuen gehabt. Der Anfang wurde mit hölzernen Pfählen gemacht, deren Spitzen von blechernen Laternen mit grünen Gläsern und Tranlampen gekrönt waren. Die Freude an dieser Errungenschaft war allerdings nur von kurzer Dauer. Der Unternehmer, dem die Sache übertragen worden war, hatte gegen allerlei Unannehmlichkeiten zu kämpfen. Die Pfähle wurden ihm böswillig umgeworfen; die Anwohner widersetzten sich der Bezahlung der Beiträge. Kein Wunder, daß er sein schweres Amt schon nach zwei Jahren wieder niederlegte! Nun kamen 25 Jahre, in denen die Stadt abermals im Dunkeln saß. Erst seit 1731 und nach mancherlei Kämpfen zwischen Obrigkeit und Bürgern konnte sich die öffentliche Straßenbeleuchtung Lübecks zu einer dauernden Einrichtung ausbilden. Natürlich war sie im Laufe der Zeiten vielfachen Wandlungen unterworfen. Bald hatte die Stadt den Betrieb in eigner Hand, bald wurde er einem Privatmann pachtweise überlassen; die Tranlampen wurden ersetzt durch Oellampen, die grünen Laternengläser durch helle Glasscheiben, die hölzernen Pfähle durch eiserne Wandarme oder auch durch über die Straße gezogene eiserne Ketten.

Die Anregung zur Erbauung einer Gasanstalt in Lübeck fällt in den Anfang der 50er Jahre. Nach





[illegible]e Betriebe

[illegible] Hase.

[illegible]

[illegible] Wanderern genügt[illegible] nächtlichen Stunde die Handlaterne [illegible] Lübeck nachweislich im Jahre 1704 zum ers[illegible] einer geordneten Straßenbeleuchtung zu [illegible] gehabt. Der Anfang wurde mit hölzernen [illegible] gemacht, deren Spitzen von blechernen [illegible] grünen Gläsern und Tranlampen [illegible]. Die Freude an dieser [illegible] allerdings nur von kurzer [illegible] Unternehmer, dem die Sache über[illegible] war, hatte gegen allerlei Unan[illegible] zu kämpfen. Die Pfähle wurden [illegible] umgeworfen; die Anwohner widersetzten sich der Bezahlung der Beiträge. Kein [illegible], daß er sein schweres Amt schon nach zwei [illegible] wieder niederlegte! Nun kamen 25 Jahre, in denen die Stadt abermals im Dunkeln saß. Erst [illegible] 1731 und nach mancherlei Kämpfen zwischen Obrigkeit und Bürgern konnte sich die öffentliche Straßenbeleuchtung Lübecks zu einer dauernden Einrichtung ausbilden. Natürlich war sie im Laufe der Zeiten vielfachen Wandlungen unterworfen. Bald hatte die Stadt den Betrieb in eigner Hand, bald wurde er einem Privatmann pachtweise überlassen; die Tranlampen wurden ersetzt durch Oellampen, die grünen Laternengläser durch helle Glasscheiben, die hölzernen Pfähle durch eiserne Wandarme oder auch durch über die Straße gezogene eiserne Ketten.

Die Anregung zur Erbauung einer Gasanstalt in Lübeck fällt in den Anfang der 50er Jahre. Nach



Burgtorhafen

längeren Verhandlungen erhielt eine diesbezügliche Vorlage die Genehmigung der gesetzgebenden Körperschaften, und am 20. Dezember 1854 erstrahlten erstmalig Gasflammen in den Straßen der inneren Stadt. Wohlüberlegt baute die Stadt auf eigene Rechnung und ließ nicht, wie es vielseitig gewünscht wurde, die Gründung eines Privatunternehmens zu. Die Anstalt wurde außerhalb des Zentrums der Stadt in der Nähe des Holstentores am sogenannten Stadtgraben zunächst mit 8 Oefen und 36 kleinen Retorten und 2 Gasbehältern mit zusammen 1426 cbm Fassungsraum erbaut.

Lübeck besitzt heute zwei durch ein Füllrohr miteinander verbundene Gaswerke. Das ältere, in der Vorstadt St. Lorenz gelegene Werk ist seiner eigentlichen Bestimmung entzogen; seine Oefen- und Apparateanlagen werden als Notreserve erhalten. Es beherbergt einen Teil des Gasbehälterraumes, eine Verteilungsstelle für Gas, die Rohr- und Materialienlager sowie den Werkstättenbetrieb für den Außendienst. Das neue, 1894 in Benutzung genommene, am Elbe-Trave-Kanal gelegene Werk an der Geniner Straße ist mit den modernsten Einrichtungen (Vertikalofenanlage neuesten Systems, Wassergasanlage, elektrischer Station, maschinellen Transportanlagen mit elektrischem Einzelantrieb, hydraulisch oder elektrisch angetriebenen Entladeeinrichtungen, Ammoniakfabrik usw.) ausgestattet und in der Lage 100 000 cbm (einschließlich Wassergas) in 24 Stunden zu erzeugen.

Mit dem Anschluß weit entfernter Orte an die Gaswerke ist Lübeck auf dem Gebiete der Gasfernversorgung bahnbrechend vorgegangen. Die 1903 geschaffene Leitungsanlage Lübeck—Travemünde (19,5 km) mit Hochdruckpumpen und Kapselradgebläse auf der einen, Empfangsbehälter und Druckregler auf der anderen Seite war als erste ihrer Art in Deutschland von allgemeiner und technischer Bedeutung und ein Beispiel für die durch vernünftige Zentralisierungsbestrebungen erreichbaren Vorteile. Inzwischen sind andere Fernleitungsanlagen gefolgt (Schwartau, Schlutup, Kücknitz usw.). Die zur Ueberführung des Gases von Lübeck nach außerhalb gelegenen Orten dienenden Hochdruckleitungen von 80 bis 300 mm l. W. besitzen zurzeit eine Länge von fast 60 km.

Unter wirtschaftlich überaus günstigen Bedingungen für den Staat begann am 1. Oktober 1912 die Abnahme von Koksofengas aus der Kokerei des Hochofenwerks Lübeck A.-G. Herrenwyk bei Lübeck als Zusatz zum eigenerzeugten Steinkohlengas. Zu diesem Zwecke wurde auf dem Hochofenwerk eine Leuchtgasgewinnungsanlage eingerichtet und diese mit dem zweiten Gaswerk an der Geniner Straße in Lübeck durch eine 200 mm i. L. weite, 16 580 m lange Hochdruckleitung aus Mannesmannröhren verbunden. Die Ueberführung des Gases erfolgt mit Hochdruck von 1000 bis 3000 mm Wassersäule. Im Laufe der Jahre ist noch eine zweite 300 mm i. L. weite Leitung hinzugetreten. Der jährliche Bezug der Gaswerke an Fremdgas (Koksofengas) ist im Laufe der Zeit auf 7 680 000 cbm oder rund 55% der Gesamtgasabgabe angewachsen.

Das Versorgungsgebiet der Gaswerke umfaßt die freie und Hansestadt Lübeck mit den Stadtteilen Kurort und Seebad Travemünde, Schlutup, Kücknitz-Herrenwyk, Israelsdorf, Siems-Dänischburg, Moisling, Genin, Vorwerk und Krempelsdorf sowie die oldenburgischen Orte Bad Schwartau und Cleverbrück.

Der Verteilung des Gases dienen außer den beiden Gaswerken in Lübeck je eine Gasbehälterstation in Travemünde, Schlutup, Kücknitz und Schwartau sowie ein Hochdruckregler in Dänischburg.

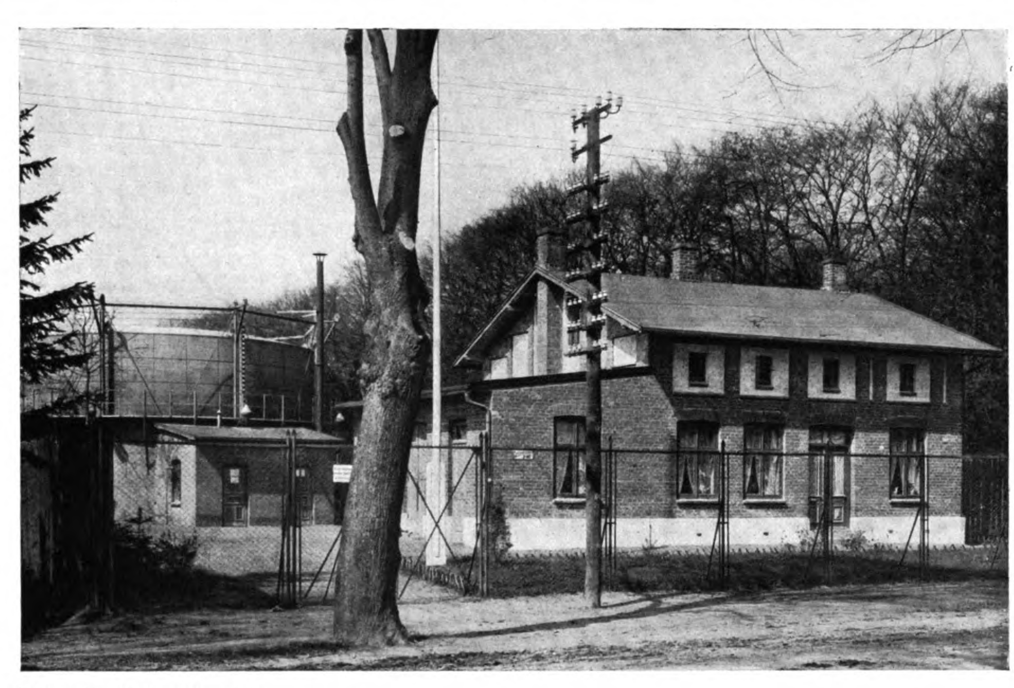
Die Jahres-Gasabgabe der Lübecker Gaswerke ist von rund 4 Millionen Kubikmeter 1900 auf rund 14,5 Millionen Kubikmeter 1920 gestiegen. Die Zahl der Abnehmer beträgt zurzeit rund 23 000, die Gesamtleitungslänge etwa 260 km.

Der Krieg hat wie überall so auch in die Entwicklung der Lübecker Gaswerke mit rauher Hand eingegriffen und vor allem infolge der herrschenden Kohlen- und Arbeiternot dahin geführt, daß die Gasentnahme zwangsweise wesentlich eingeschränkt werden mußte. Ohne diesen Eingriff würde die derzeitige Gasabgabe die Ziffer von 20 Millionen Kubikmeter im Jahr sicher erreicht haben.

Die Aktiengesellschaft Hochofenwerk Lübeck wurde unter Mitwirkung des Lübeckischen Staates und der Handelskammer im November 1905 mit einem Aktienkapital von 4 Mill. Mark gegründet. Das Werk wurde im Sommer 1907 dem Betriebe übergeben; die ihm gewährte Roheisen-Beteiligungsquote wurde durch Ankauf des Hochdahler Werks und der Rolandshütte-Siegen erhöht.

Im Mittelpunkt des Hochofenwerks steht die Hochofenanlage mit 3 Hochöfen. Die anderen ihr angegliederten Betriebe — u. a. die Kokerei, die Zementfabrik und die Kupferhütte — sind größtenteils dafür bestimmt, im Hochofen benötigte Rohmaterialien herzustellen oder anfallende Nebenerzeugnisse zu verarbeiten.

Eine große Hafenanlage dient der Anfuhr der zur Eisen- und Kokserzeugung benötigten Rohstoffe und dem Versand von Fertigprodukten. Die anlegenden Dampfer werden durch 4 die Vorratsräume und Lagerplätze überspannende, zwischen den Stützen 75 m lange Verladebrücken mit 36 m nutzbarer Ausladung über der Kaimauer und einem mit fahrbarem Drehkran ausgerüsteten Verladekran ent- und beladen. Das Gewicht der Brücken beträgt 180 bis 222 Tonnen, ihre stündliche Leistung 75 Tonnen Erz.



Gas-Behälter, Station Schwartau

Die Leistungsfähigkeit jedes Hochofens beträgt 150 bis 200 Tonnen an Roheisen pro Tag. Die den Oefen entströmenden Gichtgase werden zur Beheizung der Winderhitzer und Dampfkessel des eigenen Betriebes und der benachbarten Ueberlandzentrale, in der Zementfabrik, für die Brennöfen der Brikettanlage und zum Betrieb der Gasmaschinen für Strom- und Winderzeuger benutzt. Die gleichzeitig gewonnene flüssige Schlacke wird mit Wasser granuliert und auf Eisenportlandzement weiterverabeitet.

Das Ausgangsmaterial für die Kokerei ist Ruhrkohle, die mit Schiff oder Bahn zur Anfuhr gelangt. Die Verkokung der Kohle erfolgt in einer Ofenanlage mit 3 Batterien und zusammen 145 Ofenkammern. Die Ueberschußgase werden zum Teil nach entsprechender Reinigung als Leuchtgas nach Lübeck verkauft, zum Teil in eigenen Betrieben verfeuert. Die Durchsatzfähigkeit der Kokereianlage beträgt 800 Tonnen Kohle. Der entfallende Teer wird in einer Teerdestillation auf Teeröle, Pech, Naphthalin und Anthrazen verarbeitet. In einer Benzol- und Ammoniakfabrik wird verkaufsfähiges Benzol und Ammoniaksalz gewonnen.

Die Zementfabrik besitzt eine Leistungsfähigkeit von rund 120 000 Tonnen Zement pro Jahr; ein Teil der granulierten Schlacke wird zur Herstellung von Schlackensteinen gebraucht.

Die Kupferhütte dient der Gewinnung von Zementkupfer, aus schwach kupferhaltigen Erzen durch chlorierende Röstung in Röstöfen, Behandlung des Röstgutes mit gewissen Säuren und Ausfällen des Kupfers aus gewonnenen Kupferlaugen mittels Eisen. Je nach Art des Rohmaterials können bis 1000 Tonnen Kupfer im Jahr gewonnen werden.

Die Strom- und Winderzeugung geschieht durch mit Gichtgas betriebene Großgasmaschinen, die zur Verwertung der Abhitze mit Abhitzekesseln ausgerüstet sind. Der Dampferzeugung dient außerdem eine Kesselanlage mit 1920 qm Heizfläche.

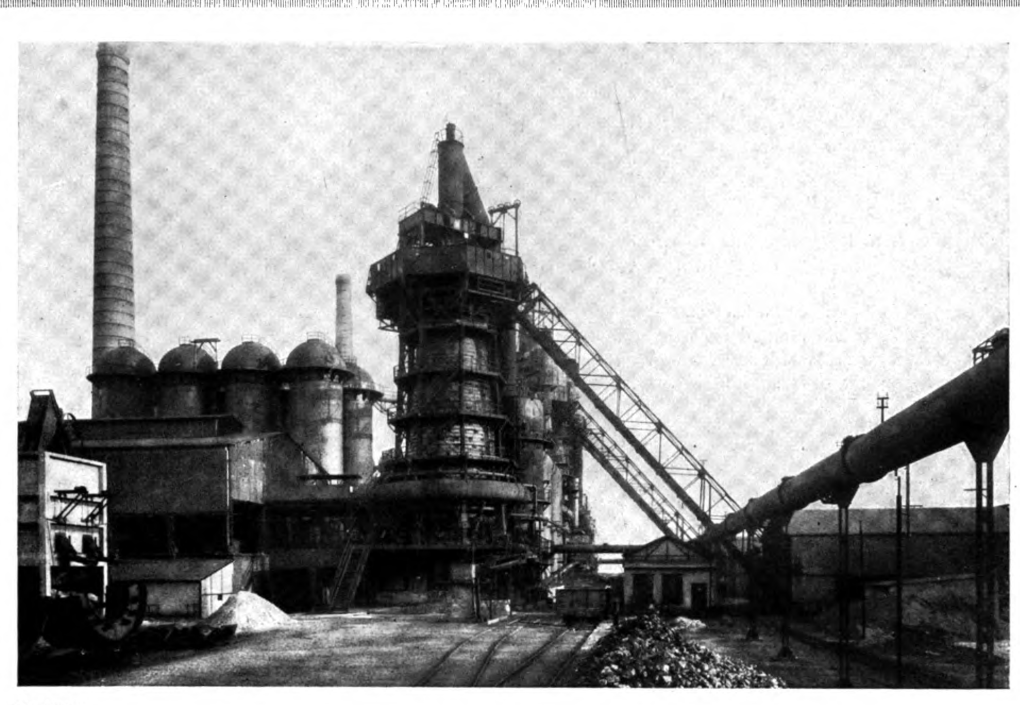
Das Hochofenwerk beschäftigt zurzeit ca. 1400 Arbeiter und 193 Beamte.

---

b) Elektrizitätswerke.

1. Elektrizitätswerk Lübeck.

Das Lübecker Elektrizitätswerk ist 1887 als Gleichstrom-Zweileiterzentrale erbaut und das älteste städtische Werk in Deutschland. Seine innere Ausgestaltung legt hiervon Zeugnis ab, denn sie gibt in gewissem Sinne ein Bild der Entwickelung der Elektrotechnik überhaupt. Alte liegende Verbund-Dampfmaschinen und Generatoren mit Riemenantrieb stehen unmittelbar neben einem Turbo-Generator und den neuesten Drehstrom-Gleichstrom-Umformern (Synchron-Umformern, Einanker-Umformern, Kaskaden-Umformern).



Hochöfen

Die ungünstige Lage des Werkes inmitten der Stadt und die Unmöglichkeit, es neuzeitlich und wirtschaftlich vorteilhaft auszubauen, führten 1908 dazu, einem Neubau an der Peripherie der Stadt näher zu treten. Wenn diese Absicht schließlich nicht zur Ausführung gebracht wurde, hatte das seinen Grund darin, daß immer mehr und mehr der Gedanke der Errichtung eines großen Ueberlandwerkes auf lübeckischem Grund und Boden, dessen Aktionsradius auch über die Landesgrenzen hinaus reichen sollte, ausreifte. Damit war gegeben, daß der Staat davon absah, in die Rolle des Unternehmers einzutreten, und die geschäftlich freier und unabhängiger waltende Privatindustrie zur Mitwirkung heranzog. Der Abschluß eines Vertrages zwischen der freien und Hansestadt Lübeck und der Firma „Siemens" Elektrische Betriebe, Aktiengesellschaft in Berlin, der am 20. Dezember 1909 die Genehmigung von Senat und Bürgerschaft fand, und in Verfolg dieses Uebereinkommens die Errichtung und Inbetriebnahme einer von der genannten Firma großzügig errichteten Ueberlandzentrale werden für die Entwickelung der staatseigenen Lübecker Elektrizitätswerke, die Versorgung des lübeckischen Landgebietes mit Elektrizität sowie die Industrie- und Siedlungsbestrebungen auf heimischem Boden immer von erheblicher Tragweite im günstigsten Sinne bleiben. Der regelmäßige Strombezug von der Ueberlandzentrale begann am 15. März 1911. Bezogen wird hochgespannter Drehstrom mit einer Primär-Spannung von 6000 Volt und 50 Perioden in der Sekunde. Er wird im Elektrizitätswerk in Gleichstrom von 2 × 110, 2 × 220 und 550 bis 600 Volt umgewandelt.

Zum teilweisen Anschluß der Straßenbahn (Marlibahn) sind erstmalig 1905 einzelne Betriebseinrichtungen des Elektrizitätswerkes umgeändert worden. Seit 25. November 1912 wird dagegen die Lübecker Straßenbahn ausschließlich vom Werk aus mit elektrischer Energie versorgt; zu diesem Zwecke wurden umfangreiche Neuanlagen vorgenommen.

Die innerhalb des Weichbildes der Stadt Lübeck befindliche Großindustrie erhält die benötigte elektrische Energie unabhängig vom Elektrizitätswerk d. h. vermittelst eines besonderen Industriekabels direkt von der Ueberlandzentrale.

Die hauptsächlichsten Betriebseinrichtungen des Elektrizitätswerks umfassen u. a.: 4 Wasserröhren-Kessel (1060 qm Heizfläche und 186,5 qm Ueberhitzerfläche), 1 Dampfturbine 1200 PS., 4 Dampfmaschinen mit zusammen 1230 PS., 6 Dynamomaschinen mit 1760 Kilowatt, 2 Synchron-, 2 Einanker-, 1 Kaskaden-Umformer für zusammen 1936 Kilowatt Sekundärleistung, 3 Akkumulatoren-Batterien sowie 1 Akkumulatoren-Unterstation in der Vorstadt St. Lorenz.

Das Leitungsnetz hat eine einfache Länge von rund 200 km.

Die nutzbare Energie-Abgabe im Jahr ist von 450 000 Kilowattstunden 1900 im Laufe der Zeit auf maximal 4 500 000 Kilowattstunden gestiegen. Sie würde schon wesentlich höher sein, wenn nicht die Kriegsfolgen (Kohlen-, Arbeiter- und Materialnöte) zu wesentlichen Einschränkungen im Verbrauche elektrischer Arbeit gezwungen hätten. Die Zahl der Abnehmer beträgt rund 4000, die der angeschlossenen Lampen gegen 100 000. Die angeschlossenen Motoren enthalten 4500 PS. Von der Ueberlandzentrale sind, an der Hochspannungsseite gemessen, jährlich maximal 5 650 000 Kilowattstunden bezogen worden. Im Höchstfalle wurden abgegeben: für Beleuchtung 1 350 000 Kilowattstunden, für Kraft und technische Zwecke 1 000 000 Kilowattstunden, für die Straßenbahn 2 400 000 Kilowattstunden.

2. Elektrizitätswerk Travemünde.

Am 26. Juni 1905 erfolgte die Inbetriebnahme des in Travemünde auf dem Grundstück der Gasbehälterstation errichteten kleinen Elektrizitätswerks. Die Einrichtungen waren zunächst gänzlich auf den Gasmotorenbetrieb eingestellt, und zwar dergestalt, daß wechselseitig mit von Lübeck überführtem Leuchtgas oder an Ort und Stelle erzeugtem Sauggas gearbeitet wurde. Die Gebrauchsspannung beträgt 2 × 220 Volt. 1914 erhielt auch das Travemünder Werk Anschluß an die Ueberlandzentrale. Zu diesem Zwecke wurden eine 6000 Volt Freileitung von Herrenwyk bis zur Gasbehälterstation in Travemünde und die nötigen Einrichtungen zur Umwandlung des Drehstroms in Gleichstrom hergestellt.

An Betriebseinrichtungen sind u. a. vorhanden: 2 Gasmotoren für 20 und 50 PS., 2 Dynamomaschinen für 59 Kilowatt normale Leistung, 1 Akkumulatorenbatterie, 1 Drehstrom-Gleichstrom-Umformer mit 100 Kilowatt Leistung auf der Gleichstromseite. Die Gesamtleistungsfähigkeit des Werkes beträgt zurzeit 185,4 Kilowatt, die Zahl der Abnehmer 230, die einfache Länge des Leistungsnetzes 28 km.

3. Elektrizitätswerk Schlutup.

Die Inbetriebnahme der Stromwandlerstation zur Versorgung des Ortsnetzes in Schlutup mit Drehstrom von 390/220 Volt Spannung im Anschluß an die Ueberlandzentrale Lübeck erfolgte am 3. Oktober 1912.

4. Ueberlandleitung Lübeck.

Vor kurzem ist, wenn auch mit erheblichen staatlichen Opfern, die Elektrisierung des inneren lübeckischen Landgebietes durchgeführt worden. Für den Anschluß wurden die vorhandene 6000 Volt-Hochspannungsleitung Herrenwyk-Travemünde, die vorhandene Wandlerstation in Mönkhof mit 30 000 Volt Primär-Spannung und die gleichfalls vorhandene Wandlerstation in Blankensee mit einer Primär-Spannung von 11 000 Volt benutzt. Die Organisation des Unternehmens ist eine für die Landwirtschaft überaus günstige. Der Staat hat die gesamten Kosten für die Herstellung der Hochspannungs-Speise- und Verteilungsleitungen sowie der Ortswandleranlagen als verlorenen Zuschuß übernommen, während die beteiligten Gemeinden, Güter und Höfe, unter Führung des Stadt- und Landamts zu einem Zweckverband zusammengeschlossen, für Herstellung und Unterhaltung der Ortsnetze sowie alle übrigen Unkosten des Unternehmens zu sorgen haben. Den auf dieser Grundlage erwachsenden Gesamtausgaben haben sich die Strompreise automatisch anzupassen.

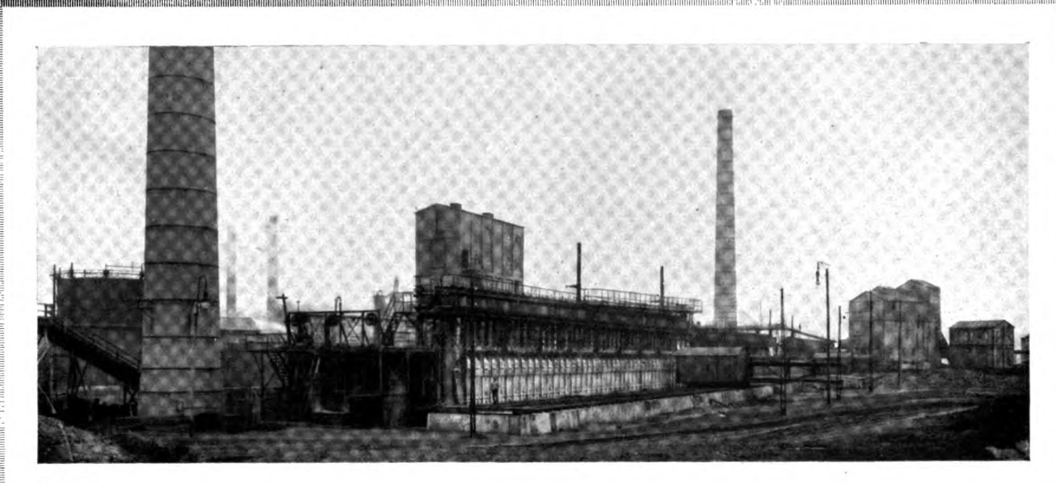
Die zugehörigen Einrichtungen umfassen:
6 km Hochspannungsleitung 6000 Volt,
27,5 km Hochspannungsleitung 11 000 Volt,
27 Ortswandleranlagen,
21,3 km Ortsnetzleitungen 380/220 Volt.

Angeschlossen sind zurzeit 3572 Lampen mit 110 Kilowatt und 50 Motoren mit 325 PS.



Ueberlandzentrale

Die Ueberlandzentrale Lübeck, ein für die wirtschaftliche Entwicklung des Lübecker Staates wichtiges Unternehmen, wurde im Jahre 1910 auf Grund eines zwischen der Verwaltungsbehörde für städtische Gemeindeanstalten in Lübeck und den „Siemens" Elektrischen Betrieben in Berlin abgeschlossenen 30 jährigen Stromlieferungsvertrages ins Leben gerufen. Die Stadt Lübeck wurde hierdurch der Notwendigkeit und auch der Schwierigkeit enthoben, ein eigenes Drehstromwerk zu errichten, dessen Lebensfähigkeit nicht zuletzt davon abhing, daß neben der Versorgung des Lübeckischen



Kokerei

Staates auch die der umliegenden außerlübeckischen Städte, Kreise und landwirtschaftlichen Genossenschaften mit elektrischer Energie aufgenommen wurde.

Bei der Projektierung des Kraftwerkes war man davon ausgegangen, die überschüssigen Gichtgase des Hochofenwerkes in Herrenwyk als Brennstoff zu verwerten. Die Erbauung des Werkes erfolgte daher in unmittelbarer Nähe des Hochofenwerks.

Der erste Ausbau umfaßte 2 Drehstrom-Dampfturbinen zu je 3000 PS. und eine von 1500 PS. Als Maschinenspannung wurden 6000 Volt, als Fernleitungsspannung 30 000 Volt gewählt. Zur Dampferzeugung wurden 3 Kessel für Gasfeuerung und 2 Wasserrohr-Kessel von 400 qm Heizfläche mit Kettenrostfeuerung, Ueberhitzer von je 100 qm Heizfläche und Economiser von je 203 qm Heizfläche aufgestellt.

Für die Speisung der ins Auge gefaßten Fernleitungen gelangten 3 Transformatoren 6000—30 000 Volt mit einer Leistung von je 2500 k. V. A. zur Aufstellung.

Im April 1911 erfolgte der Anschluß einiger industrieller Werke in Lübeck, und zwar vermittelst eines im Elektrizitätswerk Lübeck angeschlossenen Erdkabels von 3 × 50 qmm Kupferquerschnitt. Im Juni desselben Jahres konnte die Inbetriebnahme der 55 km langen 30 000 voltigen Fernleitung Herrenwyk—Wismar vorgenommen werden. Auch mit der inzwischen gegründeten Grevesmühlener Elektrizitäts-Genossenschaft, die einen Teil des westlichen Mecklenburgs umfaßt, wurde ein 25 jähriger Stromlieferungsvertrag geschlossen.

Während die zum städtischen Elektrizitätswerk in Lübeck führenden beiden Kabelleitungen von je 3 × 50 qmm Kupfer-Querschnitt an der Herrenbrücke in die Travesohle als Flußkabel eingebettet wurden, erfolgte die Kreuzung der Hochspannungsfreileitung Zentrale—Wismar mit der Trave bei Schlutup oberirdisch vermittelst zweier etwa 250 m voneinander entfernter ungefähr 70 m hoher Eisentürme.

In kurzer Folge wurden Stromlieferungsverträge getätigt mit größeren industriellen Werken in Dänischburg und Schlutup, mit der Kreis Oldenburger Elektrizitäts-Genossenschaft in Cismar, nachdem auch die Insel Fehmarn sich zum Anschluß bereit erklärt hatte, mit dem Landesverband des Fürstentums Lübeck, mit den Kreisen Stormarn, Segeberg und Lauenburg.

Daran reihen sich weitere Anschlüsse industrieller Werke in Lübeck, Siems, Dänischburg und Schlutup sowie die Herstellung einer Leitung nach Travemünde zur Entlastung des Elektrizitätswerkes daselbst, so daß sich nunmehr die Aufstellung einer weiteren Maschine und neuer Kessel dringend notwendig machte. Anfang 1914 wurde die Zentrale durch eine Dampfturbine von 7500 PS. Leistung erweitert; es stehen jetzt 15 000 PS. zur Verfügung.

Im Laufe dieses Jahres wurden 18 ländliche Gemeinden des Lübeckischen Staatsgebietes angeschlossen, ebenso die Schiffswerften Brückenbau Flender A.-G. und Travewerk Gebrüder Goedhart A.-G. in Siems.

Die gesamten 30 000 und 6000 Volt Hochspannungsfernleitungen haben eine Länge von rund 237 Kilometern, während das Kabelnetz in der Stadt eine solche von ca. 45 Kilometern hat.

Angeschlossen sind zurzeit etwa 800 Ortschaften, die Elektrizitätswerke Lübeck, Wismar und Travemünde, der Ort Schlutup, der größte Teil der industriellen Unternehmungen in Lübeck, Siems, Dänischburg und Schlutup, das Bergedorfer Eisenwerk in Bergedorf, das Wasserwerk Großensee. Versorgt wird ein Gebiet von rund 6000 qkm mit

einer Einwohnerzahl von ca. 450 000. Der Gesamtanschlußwert betrug am 1. Oktober 1920: 22 113 Kilowatt. Erzeugt wurden im letzten Geschäftsjahr 23 397 600 Kilowattstunden.

---

c) Wasserwerke.

1. Wasserwerk Lübeck.

Die Wasserversorgung Lübecks war in den ältesten Zeiten eine sehr einfache. Man freute sich der großen Wassermengen, die die Stadt gürtelartig umfassen, und schöpfte aus den Wasserläufen der Trave und der Wakenitz, was man brauchte. Auch Quellen, aus denen Untergrundwasser zutage trat, wurden benutzt. Später schritt man zur Abteufung öffentlicher gemauerter Brunnen, deren es zu Anfang des 17. Jahrhunderts nachweislich 8 im ganzen gegeben hat. Die Brunnen waren anfänglich oben offen; das Wasser wurde durch Hebebäume oder Winden mit Eimern herausgeholt. Noch später ging man dazu über, die Brunnen abzudecken und mit Pumpvorrichtungen zu versehen. Neben den öffentlichen Brunnen wurden übrigens schon in alten Zeiten Privatbrunnen in großer Zahl angelegt. Die Unzuträglichkeiten, die mit der Wasserversorgung durch mangelhaft angelegte und schlecht unterhaltene Brunnen verknüpft waren, haben schon frühzeitig dahin geführt, das Wasser der Wakenitz der allgemeinen Verwendung zugänglich zu machen. Es bestand lange Zeit eine Korporation der Wasserfahrer, die das Wasser in Wagen heranschafften; anderseits verlegte man sich auf die Anlage hölzerner, aus durchlochten Baumstämmen bestehender Wasserleitungen, die zumeist durch mit Wasserkraft getriebene Räderwerke in Verbindung mit Pumpwerken gespeist wurden. Bekannt sind die „Alte-Kunst" oder die „Brauer-Wasserkunst am Hüxtertor", die „Brauer-Wasserkunst am Burgtor" und die „Bürger-Wasserkunst" am Hüxterdamm". Das Wasser wurde teils auf der Straße gelegenen Soden und Pumpen, teils den Grundstücken direkt zugeführt. Die genannten Wasserkünste gaben zu häufigen Klagen Veranlassung, denn vielfach gelangte das Wasser infolge der schadhaften Leitungen nicht an seinen Bestimmungsort, manche Stadtteile hatten gar kein Wasser, der Druck reichte meist nur bis zum Kellergeschoß aus, und oft wurde der Betrieb auf längere Zeit ganz eingestellt. Die meisten Stadtteile hatten nur an bestimmten Tagen Wasser; letzteres war unfiltriert, mithin weder gesund noch rein. Alle diese Bedenken führten dazu, daß im Jahre 1867 eine durch Dampfkraft betriebene Wasserkunst vor dem Mühlentor am Ufer der Wakenitz erbaut wurde.

Die Stadt Lübeck hat lange Zeit hindurch eine reine Oberflächenwasserversorgung gehabt. Auch heute noch ist sie in der Hauptsache auf eine solche angewiesen. Das Rohwasser der Wakenitz (des Ausflusses des Ratzeburger Sees) wird in besonderen Einströmungskanälen bis zum Keller des Schöpfpumpmaschinenraumes geführt und von den Schöpfpumpen auf große offene Sandfilter (Feinfilter) gefördert. In diesen erfolgt die Reinigung des Wassers durch künstliche Filtration, d. h. die Abscheidung der im Rohwasser enthaltenen Schwebe- und Sinkstoffe, tonigen Trübungen sowie kleinen pflanzlichen und tierischen Organismen. Das geklärte und gereinigte, von Bakterien weitgehend befreite Wasser läuft unter eigenem Druck nach den unterirdisch gelegenen überdeckten Reinwasserbehältern, gelangt von diesen in die Saugekammer der Druckpumpmaschinen und wird von diesen nach dem 2100 cbm fassenden Hochbehälter oder direkt in das Stadtrohrnetz übergedrückt.

Schon frühzeitig hat das Bestreben eingesetzt, auch Grundwasser zu erschließen und es dem Oberflächenwasser zuzusetzen. Die hierfür ausgeführten umfangreichen Vorarbeiten haben die Sachkenntnis in betreff der geologischen und hydrologischen Beschaffenheit des Untergrundes unserer Stadt und ihrer Umgebung wesentlich erweitert und einen vorläufigen Abschluß damit erlangt, daß Versuchs- und Betriebsbrunnen auf den sogenannten Vogelsangswiesen in der Wakenitzniederung oberhalb des Wasserwerks erbaut und ab 1. Februar 1910 in Betrieb genommen wurden. Das geförderte Grundwasser wird durch eine 200 mm i. L. weite Verbindungsleitung dem Wasserwerk zugeführt, dort durch Lüftung und nachfolgende Filtration enteisent und dem Filtrat im Reinwasserbehälter beigemischt.

Das Grundwasser hat den Vorzug besserer Beschaffenheit und gleichmäßiger angenehmer Temperatur; auch ist man bei ihm nicht wie beim Flußwasser Verschmutzungen, veranlaßt durch Naturereignisse, Witterungsverhältnisse und fremde Eingriffe ausgesetzt.

Zur Entlastung der mit Dampf angetriebenen Druckpumpmaschinen wurde 1915 eine elektrisch angetriebene Hochdruck-Zentrifugal-Pumpanlage aufgestellt und in Betrieb genommen. Der elektrische Strom (von der Ueberlandzentrale) wird mit 6000 Volt zugeführt und in einer Wandlerstation auf dem Grundstück des Wasserwerks auf die Gebrauchsspannung von 380 Volt heruntertransformiert. Neuerdings ist auch ein elektrisch angetriebenes Schöpfpumpmaschinen-Aggregat als Reserve für die Dampfanlage hinzugekommen.

An neueren Betriebseinrichtungen sind u. a. vorhanden: 4 Dampfkessel mit zusammen 480 qm Heizfläche, 3 Dampfmaschinen mit Plunger-Druckpumpen für zusammen 1800 cbm in der Stunde, 3 Dampfmaschinen mit Plunger-Schöpfpumpen für zusammen 1890 cbm in der Stunde, 2 Zentrifugal-Pumpen für je 600 cbm Stundenleistung, gekuppelt mit einem Drehstrommotor 210 PS., 380 Volt, 1 Zentrifugalpumpe für 800 cbm Stundenleistung, ge-

kuppelt mit einem Drehstrommotor 50 PS., 380 Volt, 6 große und 3 kleine Sandfilter mit zusammen 10 020 qm Filterfläche, 1 Wasserstrahl-Elevatoren-Sandwäsche, 1 Grundwasserwerksanlage mit Rohrbrunnen und elektrisch angetriebener Pumpe für mindestens 2000 cbm Tagesleistung, 1 bakteriologische Station (die bakteriologischen Untersuchungen werden täglich vorgenommen und erstrecken sich auf das Rohrwasser, alle Filtrate, das Reinwasser und das Leitungswasser).

Zurzeit wird ein Teil der abgängig gewordenen alten Dampfmaschinen und Kolbenpumpen durch Dieselmotoren in Verbindung mit Hochdruckzentrifugalpumpen ausgewechselt.

Lübeck war in früherer Zeit, weil das Wasser allgemein ohne Messung zur Abgabe gelangte, seiner argen Wasserverschwendung wegen bekannt, die bisweilen so groß war, daß die Betriebseinrichtungen kaum imstande waren, den Anforderungen zu genügen. Im Interesse der Bevölkerung und der Verwaltung mußte deshalb mit allen Mitteln dahin gestrebt werden, der Verschwendung zu steuern und normale Verhältnisse herbeizuführen, wenn anders es gelingen sollte, unnötige kostspielige Erweiterungen der Werksanlagen hinauszuschieben und den vom Reichsgesundheitsamt erlassenen Grundsätzen für den Betrieb öffentlicher Wasserversorgungsanlagen und insbesondere für die Reinigung von Oberflächenwasser durch Sandfiltration gerecht zu werden. Diese Bestrebungen sind nicht ohne Erfolg geblieben. Am 21. November 1903 wurde eine Verordnung, betreffend die teilweise Einführung von Wassermessern, erlassen. Sie hat im Verein mit anderen vernünftigen Maßnahmen Wunder gewirkt. Während noch 1900: 7 000 000 Kubikmeter Wasser im Jahr, 28 000 cbm Wasser maximal in 24 Stunden und 350 Liter höchstens pro Kopf und Tag abgegeben wurden, sind die entsprechenden Ziffern heute auf rund 5 000 000 cbm, 16 bis 18 000 cbm und 160 bis 180 Liter zurückgegangen.

Etwa 50% der städtischen Grundstücke erhalten das Wasser nach Messung. Vorhanden sind rund 130 km Leitungslänge und rund 10 000 Privatleitungen. Die Zahl der eingebauten Wassermesser beträgt 5000.

Das Leitungswasser ist als gutes, reines und weiches Trinkwasser anzusprechen. Die Keimzahl im Kubikzentimeter betrug 1919:

im Rohwasser höchstens 12 200, durchschnittlich 488 Keime;

im Reinwasser höchstens 81, durchschnittlich 18 Keime.

2. Wasserwerk Travemünde.

Am 1. Oktober 1906 erfolgte die Uebernahme des alten Niederdruckwasserwerks der damaligen Gemeinde Travemünde; im November des gleichen Jahres wurde das neu errichtete und der Gasstation angegliederte Hochdruck-Wasserwerk dem Betriebe übergeben.

Die Betriebseinrichtungen des letzteren sind mit den übernommenen Anlagen zusammengekuppelt. Zur Verfügung stehen Quellwasser und Grundwasser (artesisches Wasser). Der Antrieb der Pumpen erfolgt durch Gasmotoren und Elektromotoren. Der Wasserturm mit Hochbehälter von 85 cbm Fassungsraum ist als Aussichtsturm auf dem Kalvarienberge erbaut und dem Landschaftsbild stimmungsvoll eingegliedert.

Das Wasserwerk Travemünde bildet mit der Gasstation und dem Elektrizitätswerk Travemünde eine betriebliche Einheit. Die Zuführung des Gases erfolgt durch die Fernleitung Lübeck-Travemünde, die Speisung mit Elektrizität durch umgeformten Drehstrom der Ueberlandzentrale.

1919 wurden gegen 100 000 cbm Wasser gefördert. Die Gesamtlänge des Rohrnetzes beträgt rund 8000 m.

---

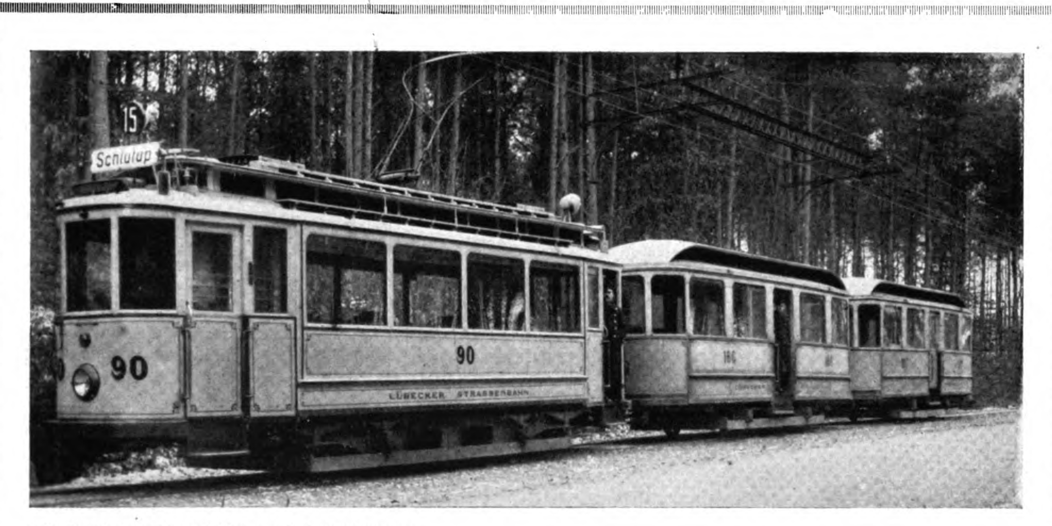
d) Lübecker Straßenbahn.

Am 31. März 1919 waren 10 Jahre seit Uebernahme der Straßenbahn in städtische Verwaltung verflossen. Innerhalb dieser Zeitspanne haben sich die Verkehrsverhältnisse außerordentlich verbessert, und es kann ein ganz erheblicher Fortschritt in unserem städtischen Verkehrswesen verzeichnet werden. Nicht nur wurde eine große Anzahl neuer Linien in Betrieb genommen, sondern vor allem wurden auch fast alle vorhandenen Betriebsmittel völlig erneuert und zeitgemäß verbessert.

Die Grundlage für die Entwicklung unseres Straßenbahnwesens bildete die Einführung eines verständigen Tarifs. Der Grundsatz, daß Leistung und Gegenleistung in richtigem Verhältnis zueinander stehen müssen, führte sehr bald zur Aufgabe des früheren Einheitstarifes. Durch dessen Beseitigung war die Möglichkeit zu einem systematischen Ausbau unseres Straßenbahnnetzes unter Einschluß der entfernteren Vorstädte und Nachbarorte und somit die Grundlage für eine großzügigere städtische Verkehrs- und Wirtschaftspolitik geschaffen. Neue Verbindungen wurden hergestellt und neue Gebiete erschlossen.

Das Liniennetz ist heute soweit ausgebaut, daß 15 Linien befahren werden können; neben den Stadtlinien sind dem Betriebe übergeben: eine Linie nach Israelsdorf, eine nach Moislinger Baum, eine nach Vorwerker Friedhof, eine nach Schwartau, eine nach Kücknitz und eine nach Schlutup. Die beiden letztgenannten Linien bedeuten eine wesentliche Unterstützung unserer jungen Industrie. Ihre Frequenz bildet den besten Beweis für den Nutzen, den sie unserer Bevölkerung geschaffen haben.

Es betragen: die Gleislänge (d. i. Länge sämtlicher eingebauter Gleise) rund 55 km, die Strecken-



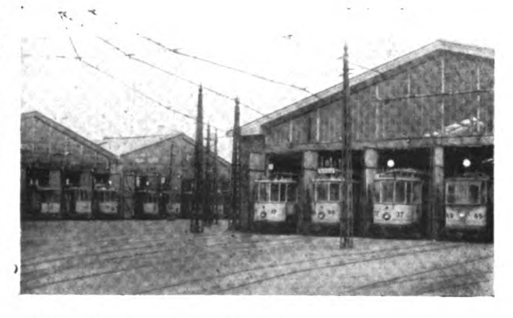
Ueberlandbahn, Lübeck-Schlutup mit Anhängewagen Sondertype erbaut in eigener Werkstatt

länge (d. i. Länge sämtlicher Linien) rund 61 km, die Betriebslänge (d. i. Länge der mit Gleisen belegten Straßen rund 38 km.

Gleichzeitig mit dem Ausbau der neuen Linien wurde die Erneuerung der für die modernen schweren Wagen und die erhöhte Fahrgeschwindigkeit zu schwachen und außerdem stark ausgefahrenen Schienenanlage vorgenommen. Bei allen Gleisneubauten und Auswechselungen, die im Planum der Fahrstraße liegen, wurde das Rillenschienen - Normalprofil 2 des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen verlegt. An Stelle der früheren Stoßverbindung mittelst Fußlaschen ist das moderne Thermitschweißverfahren getreten. Dort wo die Gleise außerhalb der Straßenfahrbahn auf eigenem Bahnkörper verlegt werden konnten, sind Vignolschienen Profil Preußen II a auf Holzschwellen angewandt worden. Alle diese technischen Maßnahmen haben sich durchaus bewährt.

Ebenso wie die Gleisanlagen wurde auch das rollende Material einer gründlichen Erneuerung unterzogen. Die neuen Wagen haben durch ihre zweckmäßige Konstruktion (Innenausstattung in Teakholz und Quersitze) allseitig Beifall gefunden. Ihre solide Bauart hat es ermöglicht, trotz der während der Kriegsjahre eingetretenen großen Ueberfüllung und Mehrbelastung den schwierigen Betrieb nahezu unverändert durchzuführen. Mit der Vergrößerung des Betriebes und des Wagenparks hielt der Ausbau der Bahnhöfe und Werkstätten gleichen Schritt. Die neuen Wagenhallen in der Finkenstraße und Rabenstraße können als wohlgelungene Bauten bezeichnet werden, die bei sehr günstigen Baukosten ihren Zweck voll erfüllen. Durch den wachsenden Umfang der Verwaltungsgeschäfte machte sich ferner der Bau eines zweckentsprechend eingerichteten Verwaltungsgebäudes neben der Hauptwerkstatt Roeckstraße notwendig, das 1913 in Betrieb genommen wurde.

Am Ende des Geschäftsjahres 1919/20 belief sich der Personalbestand der Lübecker Straßenbahn auf 565 Angestellte. Es wurden mit einem Wagenpark von 86 Motorwagen und 70 Anhängewagen 3 400 000 Wgkm geleistet und 20 000 000 Personen befördert.



Bahnhof der Strassenbahn Roeckstrasse

Lübecks Handel und Verkehr

Von Handelskammersyndikus Dr. Cords.

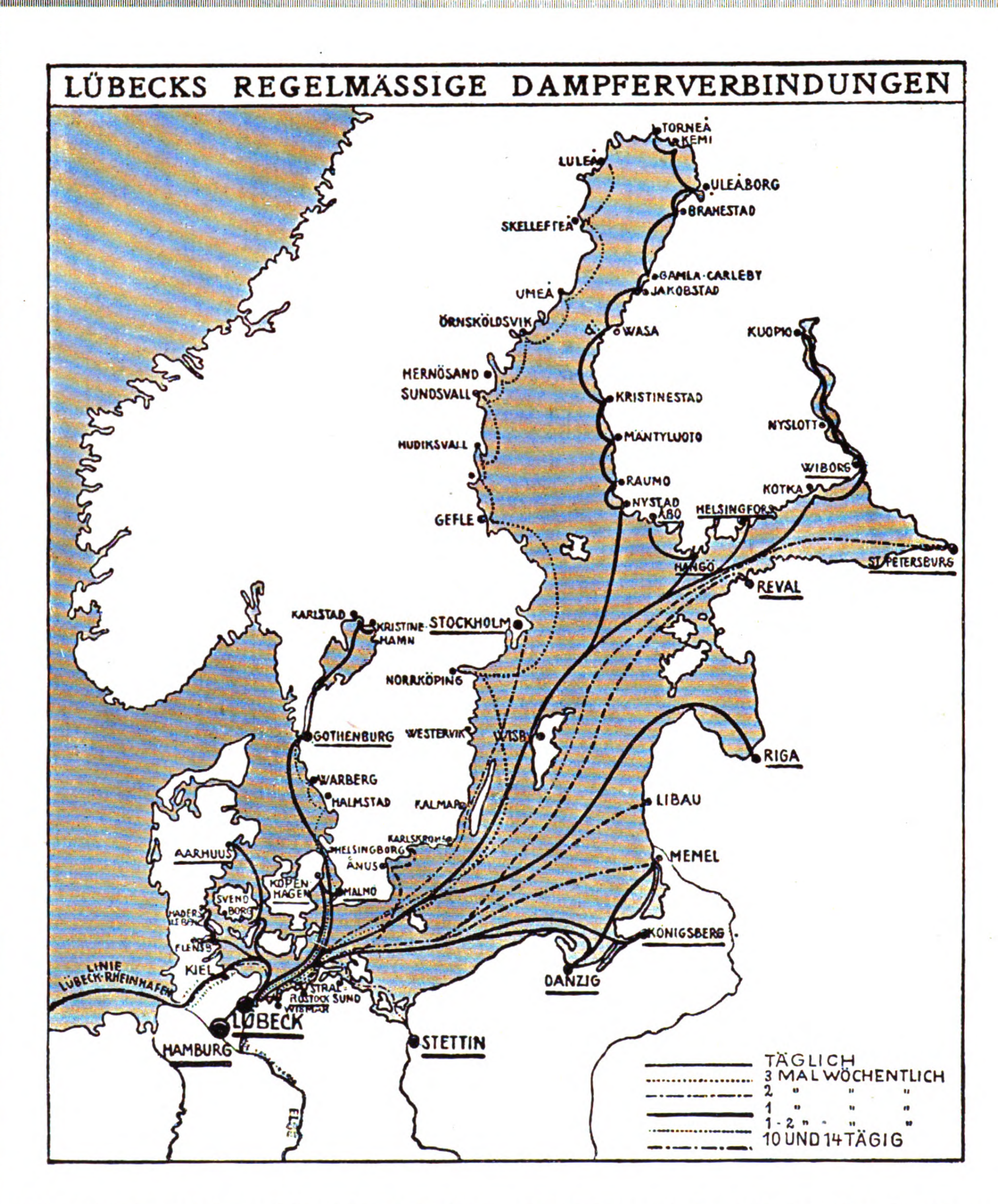
Lübeck ist gleich den übrigen deutschen Ostseehäfen eifrig um den Wiederaufbau des deutschen Seehandels bemüht. Dabei ist Lübeck als einziger größerer deutscher Seehafen in der glücklichen Lage gewesen, im Kriege nicht nur seinen Besitzstand zu wahren, sondern sogar noch einen erheblichen Verkehrszuwachs zu verzeichnen. Der Grund, aus dem ein wesentlicher Teil des Kriegsverkehrs mit den neutralen nordischen Ländern, insbesondere im Wechselverkehr mit Mittel- und Westdeutschland sich über Lübeck vollzogen hat, ist vor allem die besondere Gunst seiner geographischen Lage im südwestlichen Winkel der Ostsee, welche den Lübecker Hafen auch unter normalen Verkehrsverhältnissen zum gegebenen Vermittler dieses Verkehrs macht.

Dank dieser einzigartigen Lage ist es Lübeck, indem es zugleich unter Einsetzung aller Kräfte seines Gemeinwesens als Handels- und Stadtstaat seine Hafen- und Umschlagseinrichtungen den jeweiligen Verkehrsanforderungen entsprechend hat ausgestalten können, gelungen, sich schon frühzeitig zum Vermittler dieses machtvoll anschwellenden Verkehrsstromes zu machen und diese führende Rolle auch in der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung zu behaupten.

Der Lübeck hiernach eigentümliche Aufgabenkreis im deutschen Ostseehandel tritt am klarsten in die Erscheinung bei einem Vergleich mit den anderen deutschen Ostseehäfen. Was insbesondere die Verkehrsbestimmung Lübecks den ost- und westpreußischen Häfen gegenüber betrifft, so ist sie grundverschieden, indem Danzig, Königsberg und Memel im wesentlichen Einfuhrhäfen für den russisch-polnischen Handel gewesen sind und bleiben werden, während Lübeck Durchgangshafen für den Verkehr mit dem Westen ist. Dies war in besonders reiner Form der Fall, solange Nord- und Ostsee durch die jütische Halbinsel handels- und verkehrstechnisch getrennt blieben. Lübecks Blüte zur Hansezeit beruhte bekanntlich vor allem auf der völligen Trennung beider Verkehrsgebiete. Damals war es Lübeck, wo sich die großen Warenzüge des Westens mit denen des Ostens kreuzten unter Benutzung der kurzen Landenge zwischen Trave und Elbmündung. Auf Grund dieser besonderen Verkehrsstellung waren Handel und Schiffahrt und mit ihnen die Stadt Lübeck so erstarkt, daß diese Stadt wirtschaftlich und politisch der Ausgangspunkt für das weitere deutsche Vordringen im Ostseegebiet geworden ist. Dank dieser eigenartigen Lage hat Lübeck das gewaltige Kolonisationswerk im Osten vollbracht, welches bis heute seinen Stolz bildet.

Aber auch als später jener alte Küstenrandverkehr zwischen Süd-, West- und Ost-Europa allmählich durch die ununterbrochene Schiffahrt um Skagen herum zurückgedrängt wurde, blieb Lübecks Vermittlerrolle im Verkehr mit dem Ostseegebiet von hoher Bedeutung. Nur die anderen Hafenplätze, welche von diesem Randverkehr ausschließlich lebten, fielen jener Entwicklung zum Opfer. Für Lübeck blieb die geographische Tatsache bestehen, daß der Umweg um Jütland herum, welcher von der Elbmündung aus rund 790 km beträgt, in allen wichtigen Ostseeentfernungen von dort doppelt so lang war als der Seeweg von Lübeck. Wenn in neuer Zeit (1895) der Entfernungsvorsprung Lübecks durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals auf rund 190 km herabgemindert worden ist, so hat dies Lübecks Ostseestellung zwar beeinträchtigt, aber in keiner Weise erschüttert.

Denn einerseits wußte Lübeck sich auch in diesem westeuropäischen bezw. transatlantischen Verkehr auf dem kurzen Schienenwege über die Lübeck-Hamburger Eisenbahn sowie seit 1900 über die untere Elbe und den Elb-Trave-Kanal einen beachtenswerten Anteil zu wahren. Lübecks Eigenhandel und vor allem sein engmaschiges Netz dichtverzweigter Schiffahrtsverbindungen mit allen Ostseeländern waren in jahrhundertelanger Entwickelung so widerstandsfähig geworden, daß Lübeck den Wettbewerb des neuen Ostseehafens Hamburg nicht zu scheuen brauchte. Auf der anderen Seite aber waren für Lübeck inzwischen infolge der Entwicklung des binnenländischen Bahnnetzes seines westdeutschen Hinterlandes sowie der außerordentlich schnellen Fortschritte der nordischen und der russisch-finnischen Wirtschaft neue Quellen der Handelswohlfahrt entstanden, die in Verbindung mit einem zähen Ausbau seines Handels eine erfreulich ansteigende Entwicklung gewährleisteten. Hierfür war in erster Linie die stetig fortschreitende wirtschaftliche Verknüpfung Nord- und Ost-Europas mit dem deutschen Westen von grundlegender Bedeutung, fand sie doch in Lübeck als dem südwestlichsten deutschen Ostseehafen nach wie vor einen natürlichen Verkehrsknotenpunkt. In der Vermittlung dieses wechselseitigen Verkehrs zwischen dem niedersächsisch-westfälischen Land und der Ostsee liegt bis heute Lübecks eigentliche Aufgabe als Ostseehafen so sehr, daß rund ein Drittel seines gesamten Binnenverkehrs und gut die Hälfte des eigent-



lichen Bahnfernverkehrs auf Handel und Spedition mit diesem westlichen Deutschland entfallen. In diesem Verkehr bestehen scharfe Wettbewerbsverhältnisse im wesentlichen allein zwischen Lübeck und den Nordseehäfen, insbesondere Hamburg. Wie erfolgreich Lübeck sich hierin hat behaupten können, zeigt sich darin, daß der Lübecker eigentliche Ostseehandel in den zwei Jahrzehnten vor dem Kriege auf das 2½fache seines Standes zu Anfang der 90er Jahre, d. h. seit Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals angewachsen ist. Vermag sich Hamburg für diesen Wettbewerb insbesondere auf die Verladung von Massengütern, vor allem auch überseeischen Ursprungs zu stützen, so liegt Lübecks Schwerpunkt besonders in der großen Häufigkeit und Regelmäßigkeit seiner Ostseeverbindungen.

I. Schiffahrtsverkehr Lübecks.

Jahr	Gesamtverkehr an ein- und ausgehenden Schiffen	
	Zahl	Netto-Reg.-Ton.
1880	4672	630 176
1885	4436	830 631
1890	4783	1 025 052
1895	4626	969 745
1900	5634	1 116 640
1905	5516	1 215 105
1910	8333	1 702 360
1913	9084	2 006 824

II. Seewärtige Ein- und Ausfuhr Lübecks

Jahr	a) Menge		
	Einfuhr t	Ausfuhr t	Insgesamt t
1880	327 248	145 699	472 947
1885	310 975	126 084	437 059
1890	406 333	166 930	573 264
1895	393 249	207 639	600 887
1900	540 174	289 376	829 550
1905	678 105	323 773	1 001 879
1910	1 131 333	432 742	1 564 076
1913	1 446 513	540 930	1 987 444

Jahr	b) Wert		
	Einfuhr ℳ	Ausfuhr ℳ	Insgesamt ℳ
1880	60 747 248	126 253 718	187 000 966
1885	56 626 330	97 910 312	154 536 642
1890	56 911 500	122 340 971	179 252 471
1895	65 880 878	136 333 063	202 213 941
1900	86 728 795	152 721 717	239 450 512
1905	100 308 204	189 331 845	289 640 049
1910	114 115 895	235 032 140	349 148 035
1913	169 604 264	284 056 520	453 660 784

III. Lübecks Güterverkehr auf dem Elbe-Trave-Kanal.

1900 (6½ Monate)	115 297 t
1905	360 204 t
1910	569 909 t
1913	766 410 t

IV. Seewärtige Ein- und Ausfuhr Lübecks mit den Haupt-Ostseeländern.

	1880	1890	1900	1913
Dänemark:	Einfuhr: 3 945 300 M. Ausfuhr: 14 027 005 „ Zus.: 17 972 305 M.	Einfuhr: 4 228 578 M. Ausfuhr: 16 185 346 „ Zus.: 20 413 924 M.	Einfuhr: 5 044 110 M. Ausfuhr: 23 637 800 „ Zus.: 28 681 910 M.	Einfuhr: 34 661 238 M. Ausfuhr: 35 181 125 „ Zus.: 69 842 363 M.
Schweden:	Einfuhr: 11 120 085 M. Ausfuhr: 32 008 816 „ Zus.: 43 128 901 M.	Einfuhr: 13 990 839 M. Ausfuhr: 42 301 460 „ Zus.: 56 292 299 M.	Einfuhr: 26 146 777 M. Ausfuhr: 44 066 439 „ Zus.: 70 213 216 M.	Einfuhr: 39 455 267 M. Ausfuhr: 67 391 371 „ Zus.: 106 846 638 M.
Rußland:	In der Statistik nicht getrennt	Einfuhr: 26 493 532 M. Ausfuhr: 37 686 308 „ Zus.: 64 179 840 M.	Einfuhr: 27 982 225 M. Ausfuhr: 27 233 713 „ Zus.: 55 215 938 M.	Einfuhr: 35 314 286 M. Ausfuhr: 70 247 529 „ Zus.: 105 561 815 M.
Finnland:		Einfuhr: 4 991 112 M. Ausfuhr: 14 975 275 „ Zus.: 19 966 387 M.	Einfuhr: 8 731 321 M. Ausfuhr: 27 685 766 „ Zus.: 36 417 087 M.	Einfuhr: 25 857 274 M. Ausfuhr: 42 541 286 „ Zus.: 68 398 560 M.

Lübecks Dampferverbindungen spinnen, wie die beigefügte Uebersichtskarte zeigt, ein enges Netz über die ganze Ostsee. Sie berühren in weitestem Umfange an allen baltischen Küsten auch kleinere Häfen und werden deswegen sowohl für schnelle Transporte wie auch in Hinsicht auf die Möglichkeit einer wirtschaftlicheren geographischen Unterverteilung von binnenländischen wie nordischen Versendern und Empfängern gern bevorzugt. Das Schwergewicht seines Hafenverkehrs liegt daher auch jetzt noch in dem Umschlag hochwertiger Güter, auf welchen die Hafeneinrichtungen, unterstützt durch eine eingearbeitete, leistungsfähige Seehafenspedition, besonders zugeschnitten sind. Dies kommt auch in dem verhältnismäßig hohen Durchschnittswert seiner Ein- und Ausfuhrgüter zum Ausdruck.

Durch den modernen Elbe-Trave-Kanal seit 1900 ein Elbseehafen geworden, hat Lübeck, dessen Hinterland bereits bahnwärts Mittel- und Süddeutschland umfaßte, seine Verkehrsstellung, besonders im Elbgebiet, kräftig ausbauen und vor allem auch durch Heranziehung eines umfangreichen Massengutverkehrs von der Mittelelbe her in glücklicher Weise ergänzen können, belief sich doch Lübecks Kanalverkehr im letzten Vorkriegsjahr auf bereits rund ¾ Millionen Tons Güter. Was diesen Verkehrsbereich betrifft, in welchem Lübeck auch in unmittelbarem Wettbewerb mit Stettin steht, so ist ihm dabei der Umstand zugute gekommen, daß sich in Lübeck in verhältnismäßig erheblich größerem Umfange ein kräftiger Eigenhandel zu halten vermocht hat.

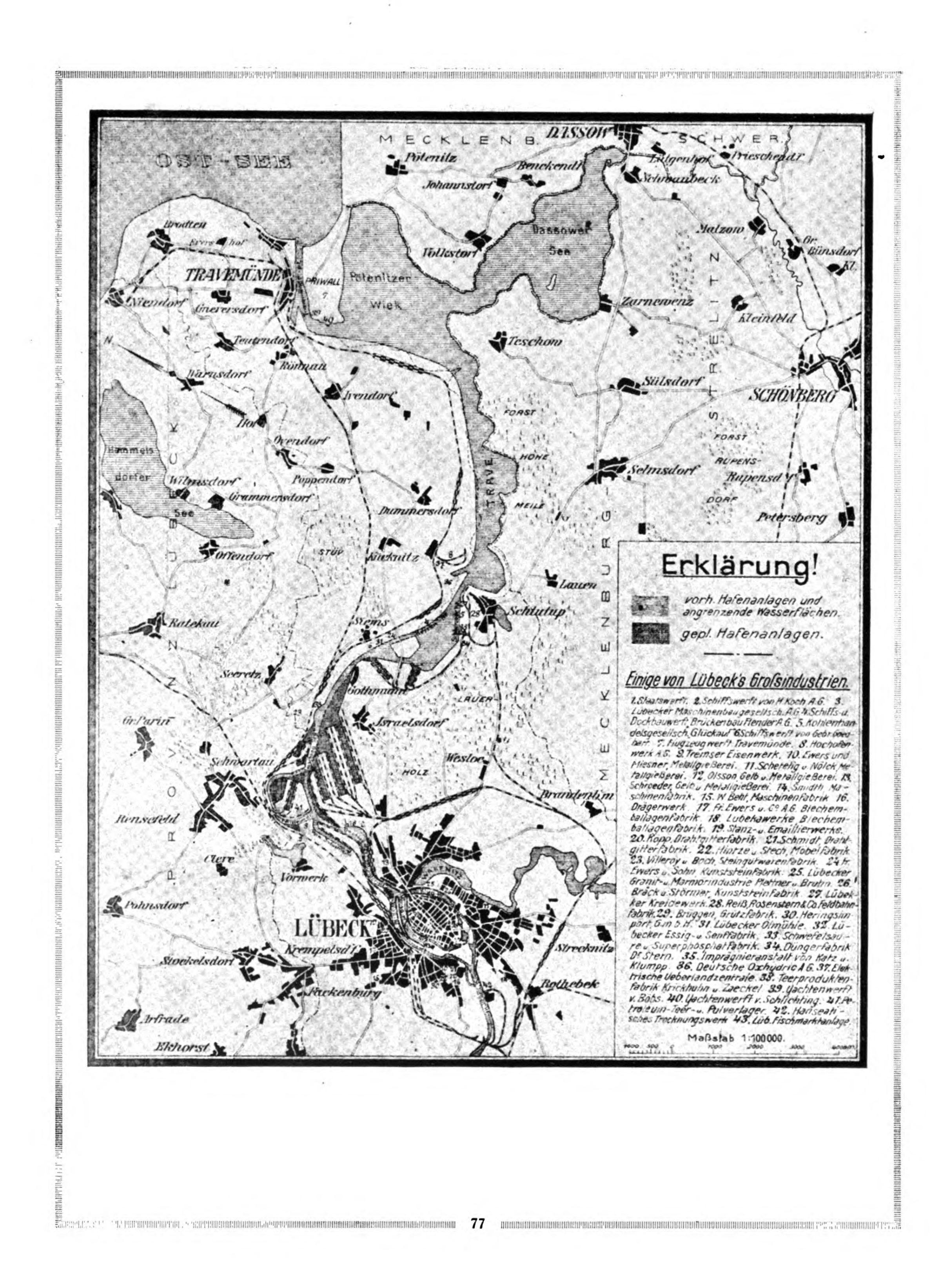
Unter den einzelnen Zweigen des lübeckischen Eigenhandels steht in seiner Bedeutung für Lübecks Wirtschaftsleben bei weitem an erster Stelle der Holzhandel, dessen ausgedehnte Läger den Traveufern ihr Gepräge geben. In Holz aus den Ostseeländern ist Lübeck der wichtigste deutsche Einfuhrhafen (namentlich für geschnittene europäische Hölzer aus Schweden, Finnland und Rußland) mit einem jährlichen Einfuhrwert von rund 20 Mill. Mark. Auf dem Holzhandel sowie auf dem sonstigen starken Eigenhandel mit Finnland beruht übrigens auch der bemerkenswert starke Anteil Lübecks an Deutschlands Handel mit Finnland, von welchem im Jahre vor dem Kriege in der Ausfuhr 30 v. H., in der Einfuhr sogar 53 v. H. auf Lübeck entfielen. Neben dem Holzhandel ist der Erzhandel hier von besonderer Bedeutung, hat doch der Handel mit nordischen Erzen in Lübeck seinen eigentlichen Sitz. Von beachtenswertem Umfang ist ferner der Handel mit verschiedenen nordischen Produkten, wie vor allem Kronsbeeren, Butter, Hanf, Teer. Daneben ist noch besonders der Handel mit Lumpen und anderen Altmaterialien, mit Mineralölen, mit Häuten und Fellen und der Kohlenhandel sowie der Handel mit Teerprodukten, Maschinen und technischen Artikeln sowie Eisen- und Kurzwaren, mit Drogen und Chemikalien zu nennen. Eine erhebliche Bedeutung hat ferner von jeher der Wein- und Kolonialwaren-Großhandel Lübecks.

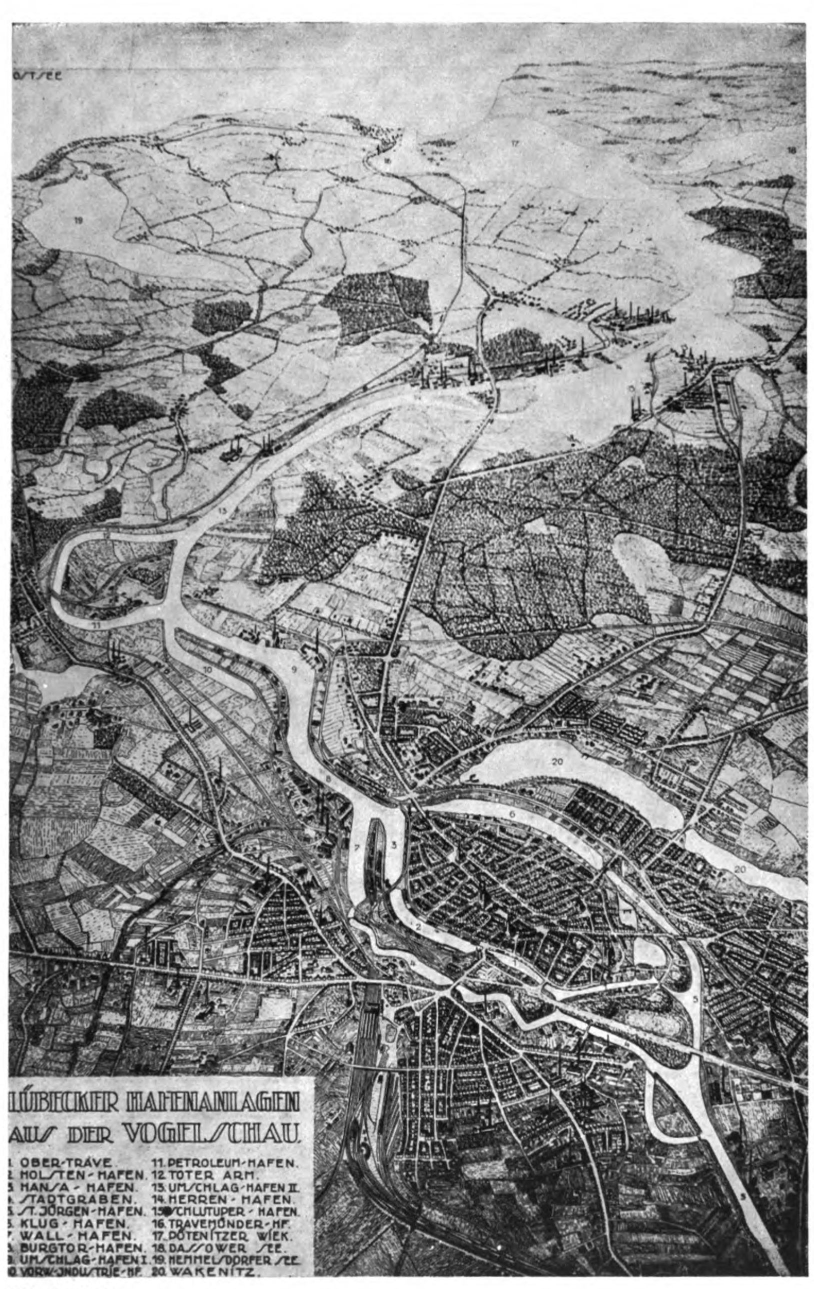
Die Entwicklung einer lübeckischen Großindustrie, welche erst durch den Elbe-Trave-Kanal möglich wurde, mit ihrem Bedarf an Massengütern, welche, wie z. B. für das Hochofenwerk (Kohlen, Erze, Kalksteine usw.), auf dem Seewege heranzuschaffen waren, hat zu der günstigen Ausweitung des Schiffahrts- und Umschlagsverkehrs im Lübecker Hafen beträchtlich beigetragen.

Der Stand und die Entwicklung von Lübecks Handel und Schiffahrt sei schließlich noch mit folgender gedrängter Zusammenstellung deutlich gemacht, während wegen aller Einzelheiten auf die Anlagen verwiesen werden darf.

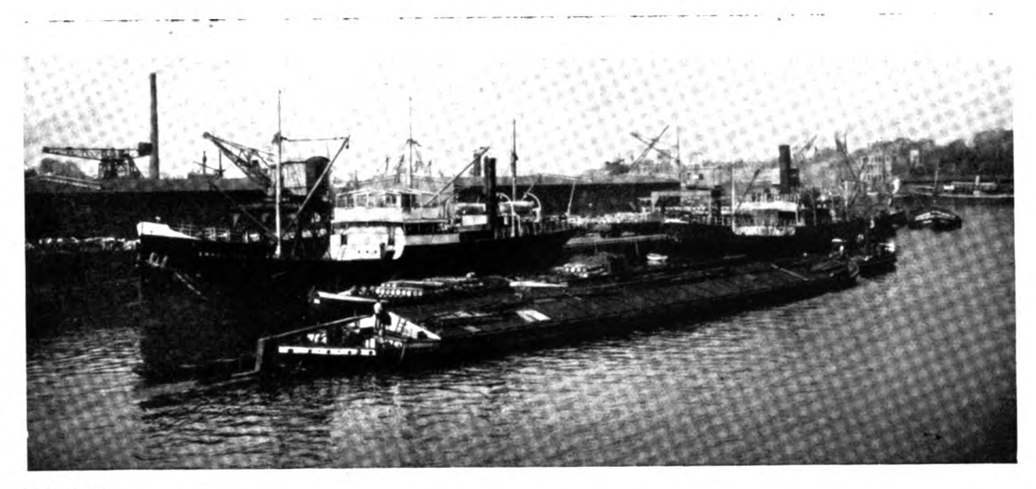
	1880	1913
Seewärtig. Schiffsverkehr Lübecks:	630 000 N.-Rgt.	2 000 000 N.-Rgt.
Ein- und Ausfuhr Lübecks zur See:	473 000 t	1 987 000 t
im Werte von	187 000 000 Mk.	454 000 000 Mk.

Lübeck ist in seinem Handel und Verkehr durch den Krieg nicht geschwächt und durch dessen wirtschaftliche Folgeerscheinungen dank der großen Anziehungskraft, welche sein Hafen seit jeher für fremdländische Schiffsräume, insbesondere für die Tonnage der nordischen Länder gehabt hat, weniger beeinträchtigt als die vorzugsweise auf die deutsche Schiffahrt angewiesenen Wettbewerbsplätze. Es darf zuversichtlich hoffen, beim Wiederaufbau des deutschen Außenhandels im Bereich der so bedeutsamen Ostseewirtschaft an hervorragender Stelle mitzuwirken und seine besondere Stellung als Handels- und Verkehrshauptplatz der nordwestlichen Ostsee, als Umschlagshafen ganz West- und Mitteldeutschlands im Verkehr mit den nordischen Ländern und den übrigen Randstaaten der Ostsee zu befestigen und weiter auszudehnen.


OST-SEE
MECKLENB. SCHWER.
DASSOW
Pötenitz
Benckendf
Johannstorf
Schwanbeck
Prieschendf
Brodten
TRAVEMÜNDE
PRIWALL
Pötenitzer Wiek
Dassower See
Vollstorf
Malzow
Gr. Bünsdorf
Niendorf
Zarnewenz
Kleinfeld
Teutendorf
Teschow
Rönnau
Sülsdorf
SCHÖNBERG
Ivendorf
Hof
Ovendorf
Hemmels dorfer See
FORST
HÖHE
Selmsdorf
Poppendorf
Wilmsdorf
Grammersdorf
Dummersdorf
TRAVE
MEILE
RUPENS-DORF
Petersberg
Offendorf
Kücknitz
Lauen
Ratekau
Siems
Schlutup
Gothmund
Israelsdorf
LAUER
Gr. Parin
Schwartau
HOLZ
Wesloe
Brandenbaum
Rensefeld
Vorwerk
Pohnsdorf
LÜBECK
Krempelsdf
Stockelsdorf
Strecknitz
Rothebek
Arfrade
Eckhorst
PROVINZ LÜBECK
MECKLENBURG-STRELITZ
Erklärung!
vorh. Hafenanlagen und angrenzende Wasserflächen.
gepl. Hafenanlagen.
Einige von Lübeck's Großindustrien.
1. Staatswerft. 2. Schiffswerft von H. Koch A.G. 3. Lübecker Maschinenbaugesellsch. A.G. 4. Schiffs- u. Dockbauwerft, Brückenbau Flender A.G. 5. Kohlenhandelsgesellsch. „Glückauf" 6. Schiffswerft von Gebr. Goedhart. 7. Flugzeugwerft Travemünde. 8. Hochofenwerk A.G. 9. Tremser Eisenwerk. 10. Ewers und Miesner, Metallgießerei. 11. Schetelig u. Nölck, Metallgießerei. 12. Olsson, Gelb u. Metallgießerei. 13. Schroeder, Gelb u. Metallgießerei. 14. Smidth, Maschinenfabrik. 15. W. Behr, Maschinenfabrik. 16. Drägerwerk. 17. Fr. Ewers u. Co. A.G. Blechemballagenfabrik. 18. Lubekawerke Blechemballagenfabrik. 19. Stanz- u. Emaillierwerke. 20. Kopp, Drahtgitterfabrik. 21. Schmidt, Drahtgitterfabrik. 22. Hintze u. Stech, Möbelfabrik. 23. Villeroy u. Boch, Steingutwarenfabrik. 24. Fr. Ewers u. Sohn, Kunststeinfabrik. 25. Lübecker Granit- u. Marmorindustrie Plettner u. Bruhn. 26. Bräck u. Störmer, Kunststeinfabrik. 27. Lübecker Kreidewerk. 28. Reiß, Rosenstern & Co. Feldbahnfabrik. 29. Brüggen, Grützfabrik. 30. Heringsimport G.m.b.H. 31. Lübecker Ölmühle. 32. Lübecker Essig- u. Senffabrik. 33. Schwefelsäure- u. Superphosphatfabrik. 34. Düngerfabrik Dr. Stern. 35. Imprägnieranstalt von Katz u. Klumpp. 36. Deutsche Oxhydric A.G. 37. Elektrische Ueberlandzentrale. 38. Teerproduktenfabrik Krickhuhn u. Zaeckel. 39. Yachtenwerft v. Böbs. 40. Yachtenwerft v. Schlichting. 41. Petroleum-Teer- u. Pulverlager. 42. Hanseatisches Trocknungswerk. 43. Lüb. Fischmarktanlage.
Maßstab 1:100000.



Lübecker-Hafen



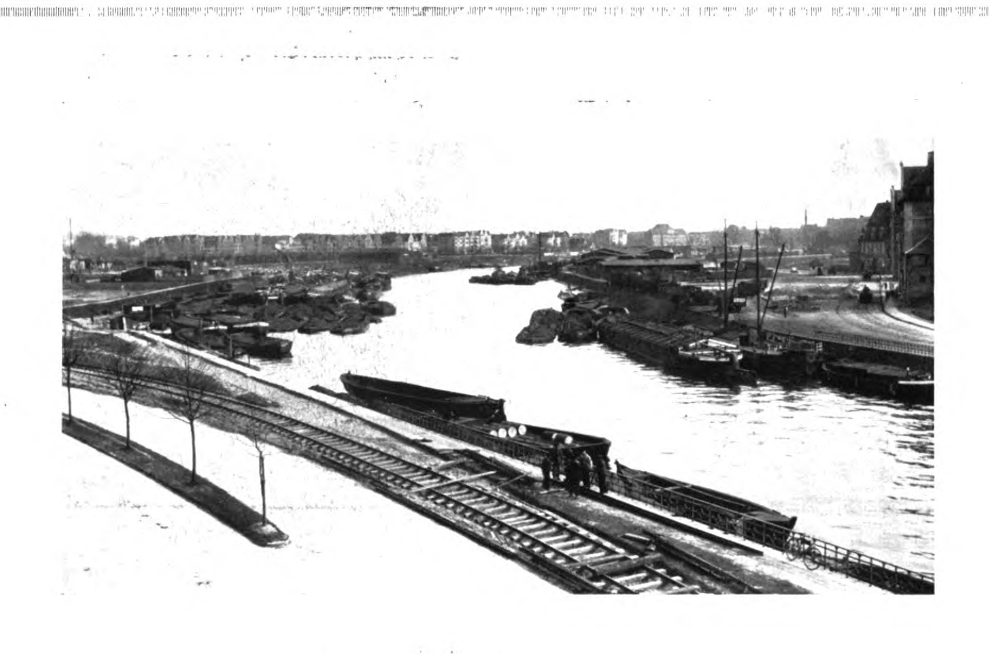
Hansahafen

Der Lübecker Hafen

Von Wasserbaudirektor Leichtweiß.

Lübeck, die alte freie und Hansestadt, das Nürnberg des Nordens, ist ein kraftvoll hochstrebender Handels- und Industrieplatz. Die günstige Lage zur See (nur 20 km von der Ostsee entfernt), ist für die Seeschiffahrt besonders von Vorteil, denn die Seeschiffe, in denen großes Kapital investiert ist, können, unterstützt durch moderne Lösch- und Ladegelegenheit im Hafen, in kürzester Frist wieder in See gehen und so das Anlagekapital in wirtschaftlichster Weise verzinsen und tilgen. Wegen seiner günstigen Lage in der südwestlichsten Ostseebucht ist Lübeck für West-, Süd- und Mitteldeutschland, für den tschecho-slowakischen sowie für den über Hamburg geleiteten transatlantischen Verkehr mit dem gesamten skandinavischen Norden, mit Rußland, dem Baltenland und Finnland ein Seeumschlagsplatz von stets wachsender Bedeutung. Das Hinterland ist durch den 67 km langen Elbe-Trave-Kanal erschlossen, wodurch Lübeck ein Hauptplatz auch für den Binnenschiffsverkehr wurde. Auf diesem Kanal können Kähne bis zu 1200 t verkehren.

Das Hafengebiet Lübecks erstreckt sich von der Geninerstraßenbrücke etwa 5,5 km oberhalb Lübecks bis nach Travemünde. Ein Schiff, das auf der Reede von Travemünde von See aus angelangt ist, hat von da ab nur mit Lübecker Behörden zu tun, was für die Abwicklung des Verkehrs von ganz besonderer Bedeutung ist. Die umfangreichen Verbesserungen des Fahrwassers der Trave, die in Begradigung und Vertiefung bestanden, sowie der Bau des Elbe-Trave-Kanals und der damit sich steigernde Verkehr machten im Jahre 1900 und den folgenden Jahren bedeutende Erweiterungen der Hafenanlagen notwendig. Weitausschauende Erweiterungen sind nach neuen Planungen vorgesehen und teilweise schon im Bau begriffen. Die Hafenbecken Lübecks sind ohne Leichterung für Schiffe bis zu 7,50 m Tiefgang zugängig. Im Winter wird die Zugängigkeit durch Eisbrecher aufrecht erhalten. Da die Zufahrtsstraße von Travemünde bis nach Lübeck mit guter Befeuerung versehen ist, kann der Verkehr Tag und Nacht nach dem Lübecker Hafen stattfinden. Der Hafen selbst zerfällt nach Art des Schiffsverkehrs in Seehafen und Binnenschiffhafen und nach Art der Benutzung in Industriehafen und Handelshafen. Der Binnenschiffhafen liegt zwischen der Geniner Straßenbrücke und der Burgtorbrücke einerseits und der Holsten- bezw. Puppenbrücke andererseits. Der Seehafen erstreckt sich von der Holsten- bezw. Puppenbrücke bis nach Travemünde. Für den Seehandelshafen sind zurzeit 3 Becken an der Wallhalbinsel und Trave bis zum Konstinplatz ausgebaut, während der Klughafen und der St. Jürgenhafen für den Binnenschiffsverkehr eingerichtet sind. Dem Löschbetrieb dienen 44 Kräne, einschließlich der privaten, aber öffentlich zu benutzenden, von 1,5 bis 40 t Tragfähigkeit, die alle elektrisch betrieben werden. Die nutzbare Uferlänge im Seehafen beträgt zurzeit 7 km und im Binnenhafen 3 km. Die Wassertiefe des Hafens geht bis 8 m





Stadtgraben



Viehhofkai und Wallhafen



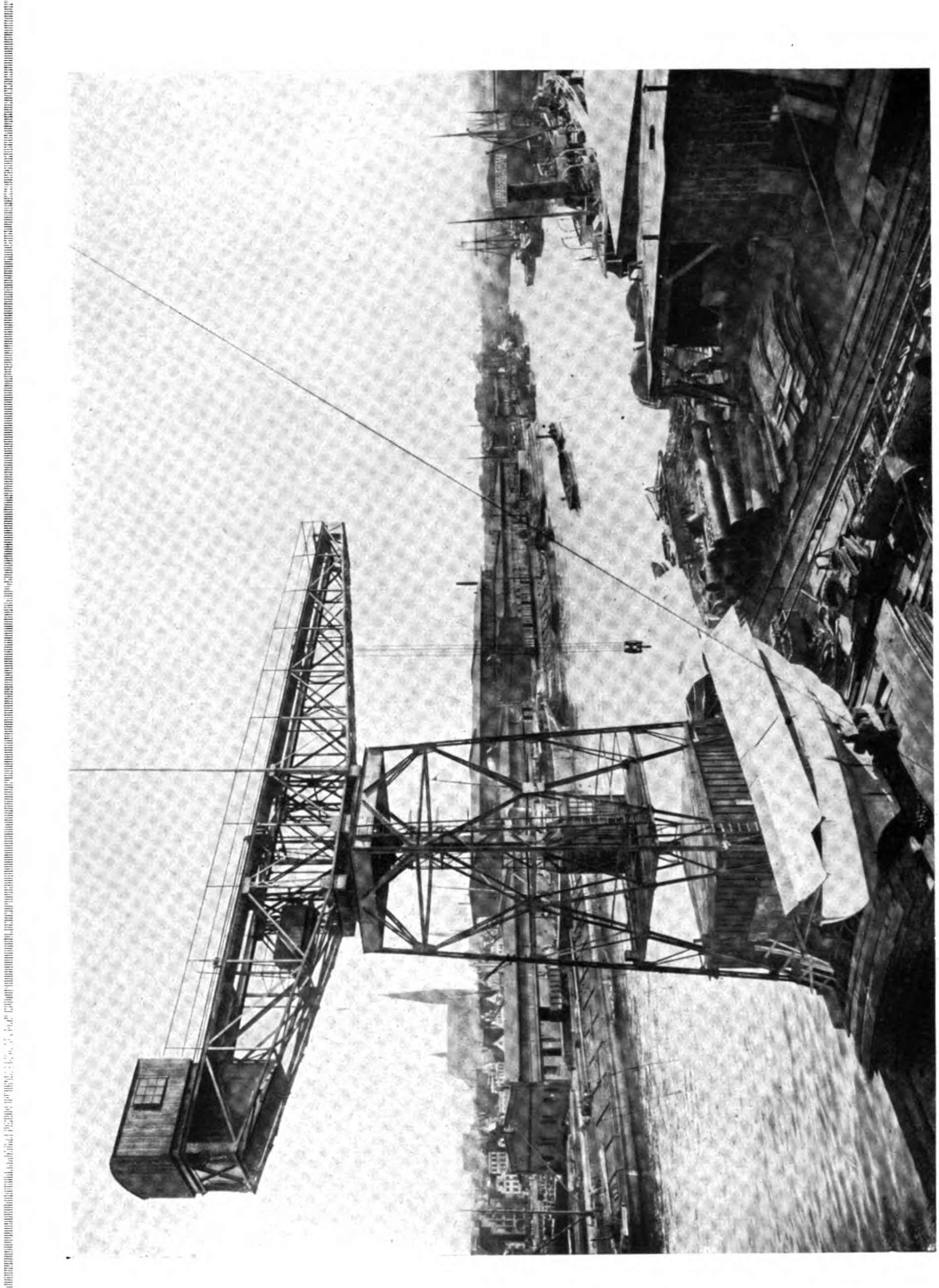
Wallhafen



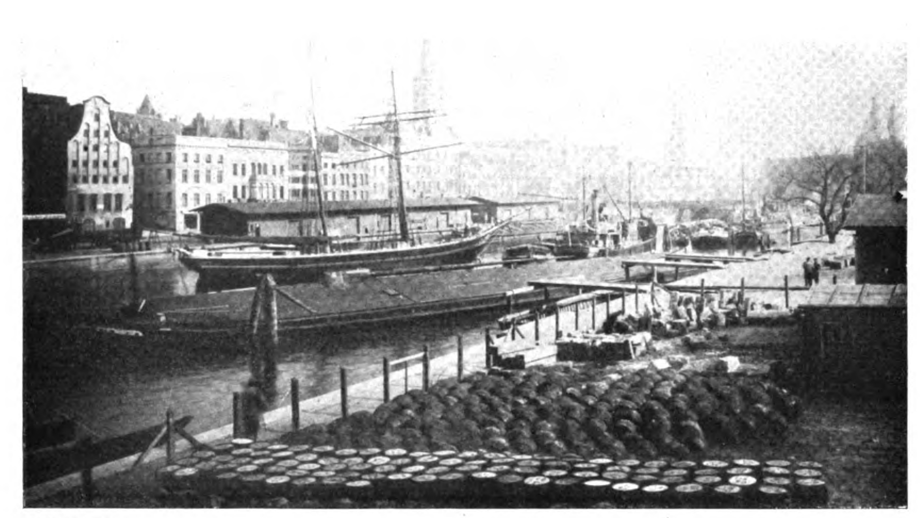
Elb-Trave-Kanal



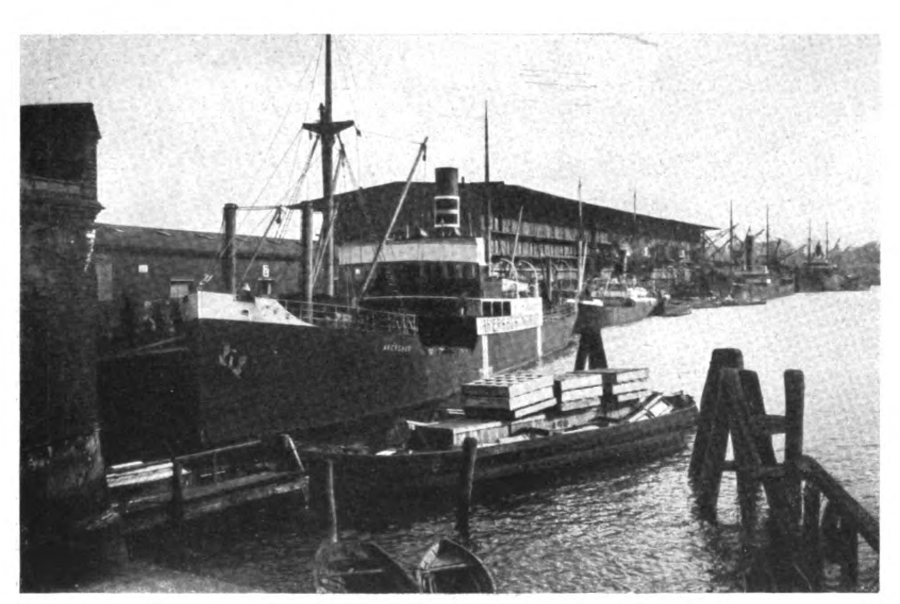
Einmündung des Elb-Travekanals in den Hansahafen



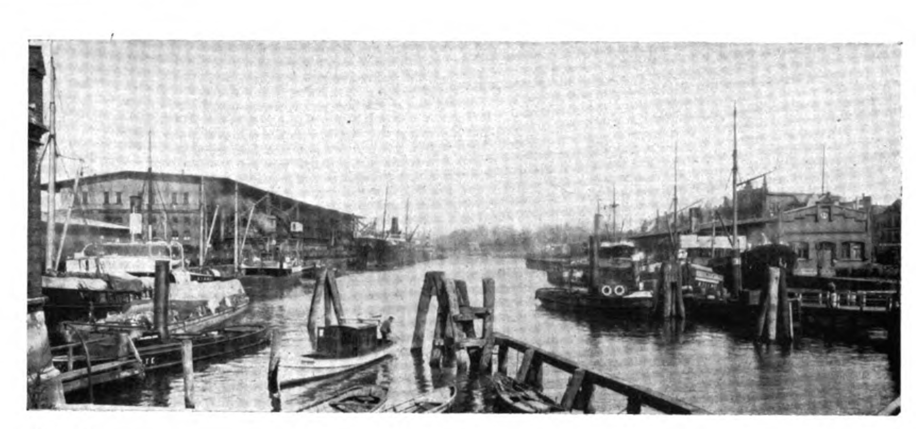
Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft A.-G. mit Wallhafen



Holstenhafen



Lagerhaus



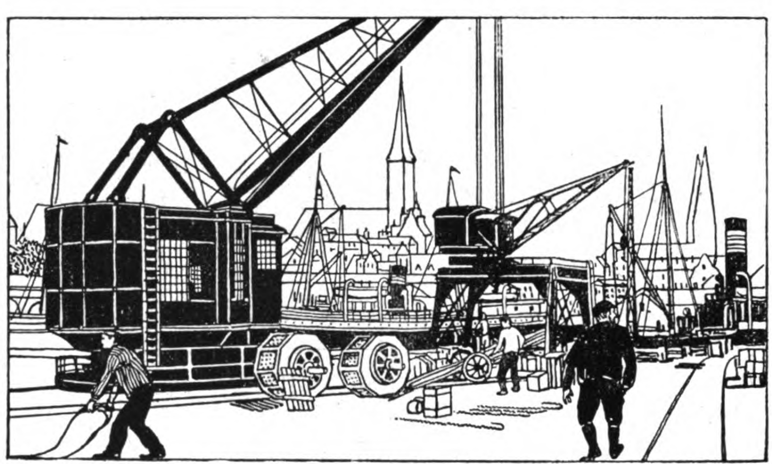
Hansahafen



Spitze der Wallhalbinsel



Umschlaghafen

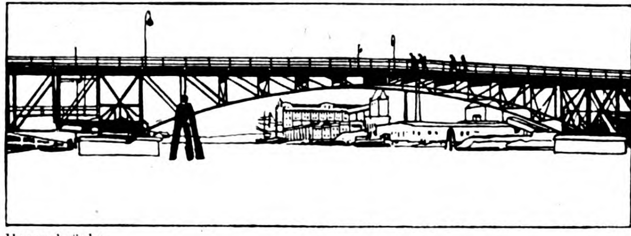


40 t und 10 t Krane auf der Wallhalbinsel

unter Meereswasserspiegel. Für Lagerung stehen ein großes Lagerhaus und 22 Schuppen mit einem überdeckten Flächenraum von 31 000 qm zur Verfügung. Die Häfen besitzen zusammen 181 ha Wasserfläche, wovon 130 ha auf den ausgebauten Seehafen entfallen. Die Gesamtgleislänge für den Handelshafen beträgt rund 30 km. Für den direkten Umschlag vom See- zum Binnenschiff und umgekehrt mit eigenem Geschirr sind zwei große Umschlaghäfen, der eine bei der Koch'schen Schiffswerft und der andere bei den Israelsdorfer Wiesen hergestellt. Dem Transitverkehr des Holzhandels stehen große Flächen auf der Landzunge zwischen dem Industriehafen und der Trave zur Verfügung. Für industrielle Ansiedelung sind 1000 ha Gelände am Wasser vorbehalten. Das Industriegelände ist durch die Bahn gut aufgeschlossen, so durch die Uferbahn Dänischburg-Hochofenwerk und durch die Industriebahn im Schlutuper Industriegebiet sowie im Kanalgebiet. Den Personenverkehr für die Gebiete unterhalb Lübecks vermitteln sehr gut eingerichtete elektrische Bahnen. Um das Gelände der Spekulation zu entziehen, hat Lübeck den weitaus größten Teil des Industriegeländes in seine Hand gebracht und ist dadurch in die Lage versetzt, zu äußerst günstigen Bedingungen Plätze sowohl pachtweise als auch kaufweise abzugeben.

Außerdem sind große Flächen für industrielle Ansiedelungen, die nicht am Wasser zu liegen brauchen, bei den Vorwerker Wiesen und bei Schönböken in Aussicht genommen. Im Rücken des Industriegeländes ist umfangreiches Siedelungsgelände vorhanden.

Für den Frischfischhandel ist ein staatlicher Fischmarkt eingerichtet. Ein neuer umfangreicher Fischmarkt ist in Schlutup geplant.

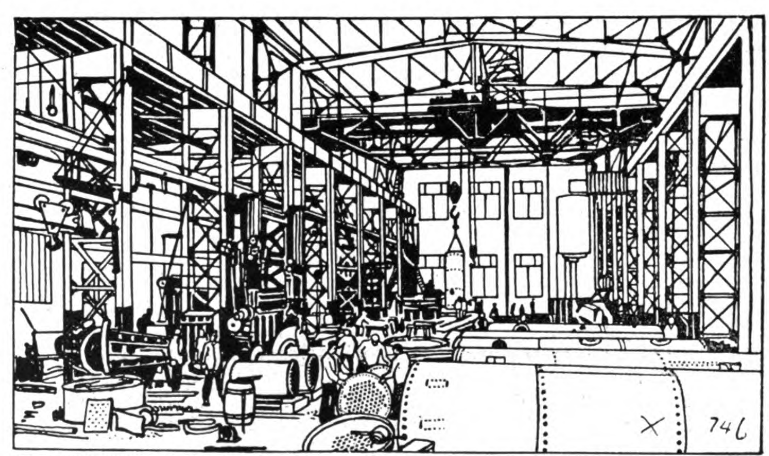


Herrenbrücke

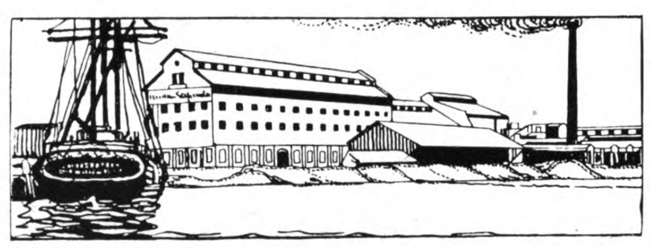


Kochs Schiffwerft

Wir leben in einer Wirtschafts- und Verkehrsnot, von der besonders die Hafenstädte schwer betroffen sind, aber der starke Glaube an eine bessere Zukunft und die Tatkraft der deutschen Kaufmannschaft werden auch diese schweren Zeiten zu überwinden wissen. Mitzuarbeiten an der Wiedererlangung der Weltmachtstellung Deutschlands macht auch Lübeck zu seiner vornehmsten Aufgabe. Die guten Handelsbeziehungen Lübecks zu den nordischen Ländern, namentlich Schweden und Finnland, werden zur Förderung der Lösung dieser Aufgabe viel beitragen.



Maschinenbaugesellschaft



Schwefelsäurefabrik

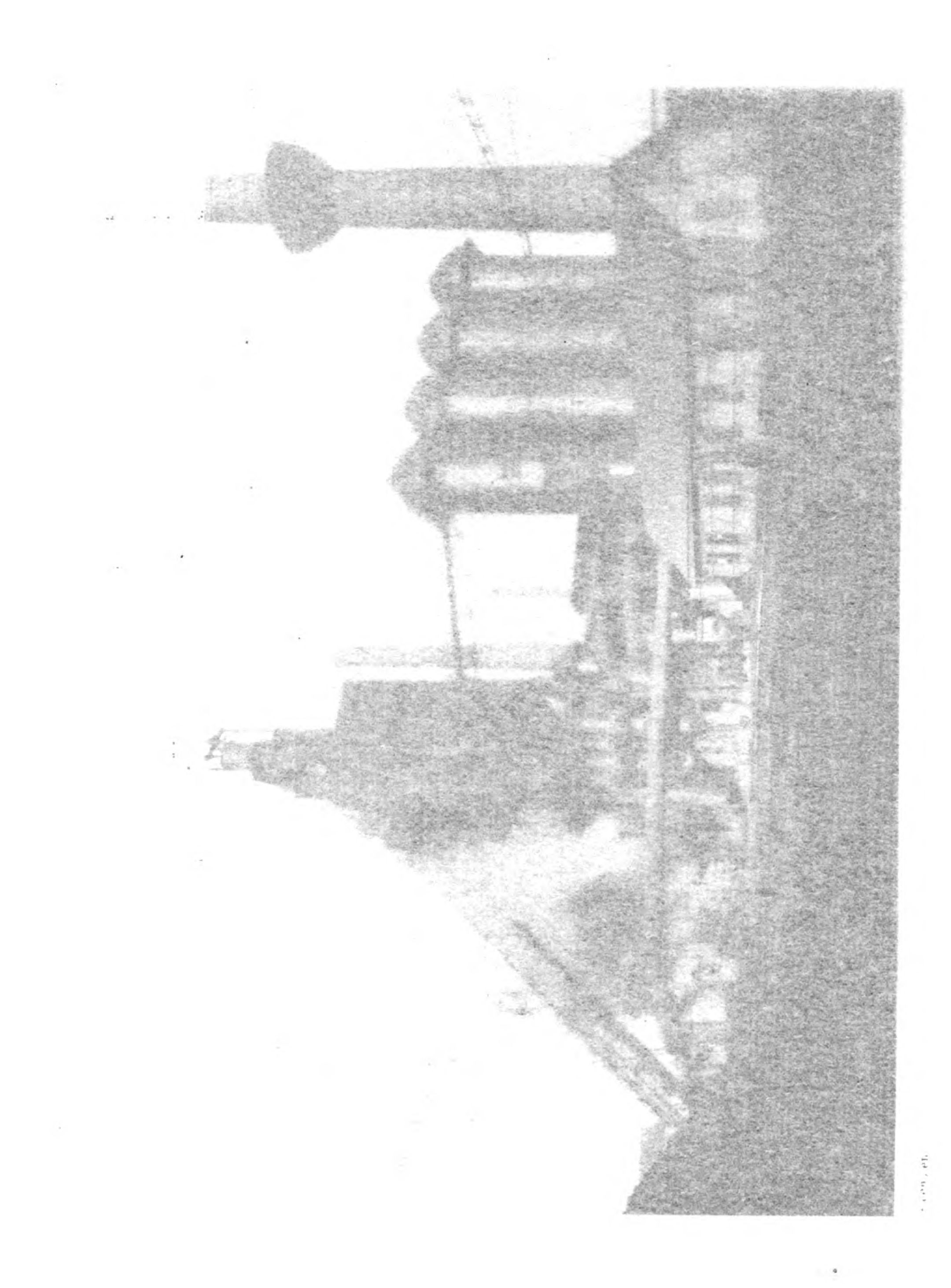
Die Industrie Lübecks

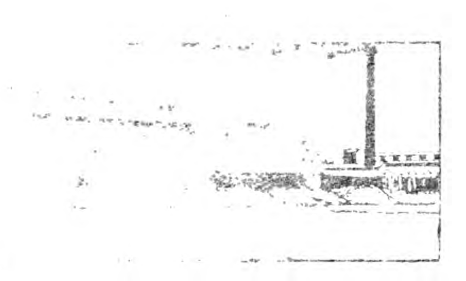
Von Wasserbaudirektor Leichtweiß.

Lübeck mit seinen ausgezeichneten Verkehrswegen, sowohl zu Land als auch zu Wasser und seinem ausgedehnten Hinterlande, das bis in die Tschecho-Slowakei hineinragt, ist für Industrieansiedelungen ein äußerst günstiger Platz. Ein besonderer Industriehafen, das linke Traveufer von den Vorwerker Wiesen bis in die Nähe von Travemünde, mit zum großen Teil gewachsenen Boden, auf dem ohne Rammarbeit Gebäude fundiert werden können, geben der Industrie unter äußerst günstigen Bedingungen Gelegenheit zur Ansiedlung. Rohstoffe können auf dem Wasserwege angefahren und direkt zur Fabrikation vom Schiff aus gegeben werden. Fertigfabrikate können direkt ins Schiff verladen werden. Gut ausgebaute Industriebahnen sorgen ohne Umladung für den Zu- und Abtransport von Industrieprodukten. Große Flächen sind vorbehalten für industrielle Ansiedelung, die am Wasser nicht zu liegen brauchen. Für das nötige Gelände zu Beamten und Arbeitersiedelungen ist gesorgt. Da der Lübecker Staat über $^2/_3$ des gesamten Industriegeländes von über 1500 ha sich äußerst preiswert gesichert hat, können Flächen zu vollem Eigentum ohne lästige Bedingungen zu den billigsten Preisen abgegeben werden, sowohl an dem seetiefen Wasser (8 bis 9 m Wassertiefe) als auch an dem $2^1/_2$ bis 3 m tiefen Elbe-Trave-Kanal.

Während der Handel Lübecks in die älteste Zeit zurückgreift, sind die Industrieansiedelungen neueren Datums. Daß Lübeck ein äußerst günstiger Platz für industrielle Unternehmungen ist, zeigt die Industrieentwicklung der letzten 20 Jahre. Eine ganze Reihe sehr großer Unternehmungen haben sich nach Lübeck gezogen. Dieser Entwicklung Rechnung tragend, hat Lübeck sein elektrisches Bahnnetz bis in alle Industriegebiete hineingebaut und gibt so Arbeitern und Beamten Gelegenheit, rasch vom Zentrum der Stadt aus ihre Arbeitsstätten zu erreichen. Mitten im Industriegebiet wurde im Jahre 1910 eine große elektrische Ueberlandzentrale gebaut, die in einem Umkreise von ca. 150 km Durchmesser mittels 4 bis 80 km langen Hochspannungsfernleitungen von 30 000 Volt und zweier für das lübeckische Industriegebiet bestimmter Leitungen von je 6000 Volt mit elektrischem Strom versorgt. Durch Zuführung der überschüssigen Gichtgasmenge des lübeckischen Hochofenwerks ist eine besonders vorteilhafte Ausnutzung des Werkes und damit eine ausnehmend niedrige Preisstellung für Kraft- und Lichtstrom gewährleistet.

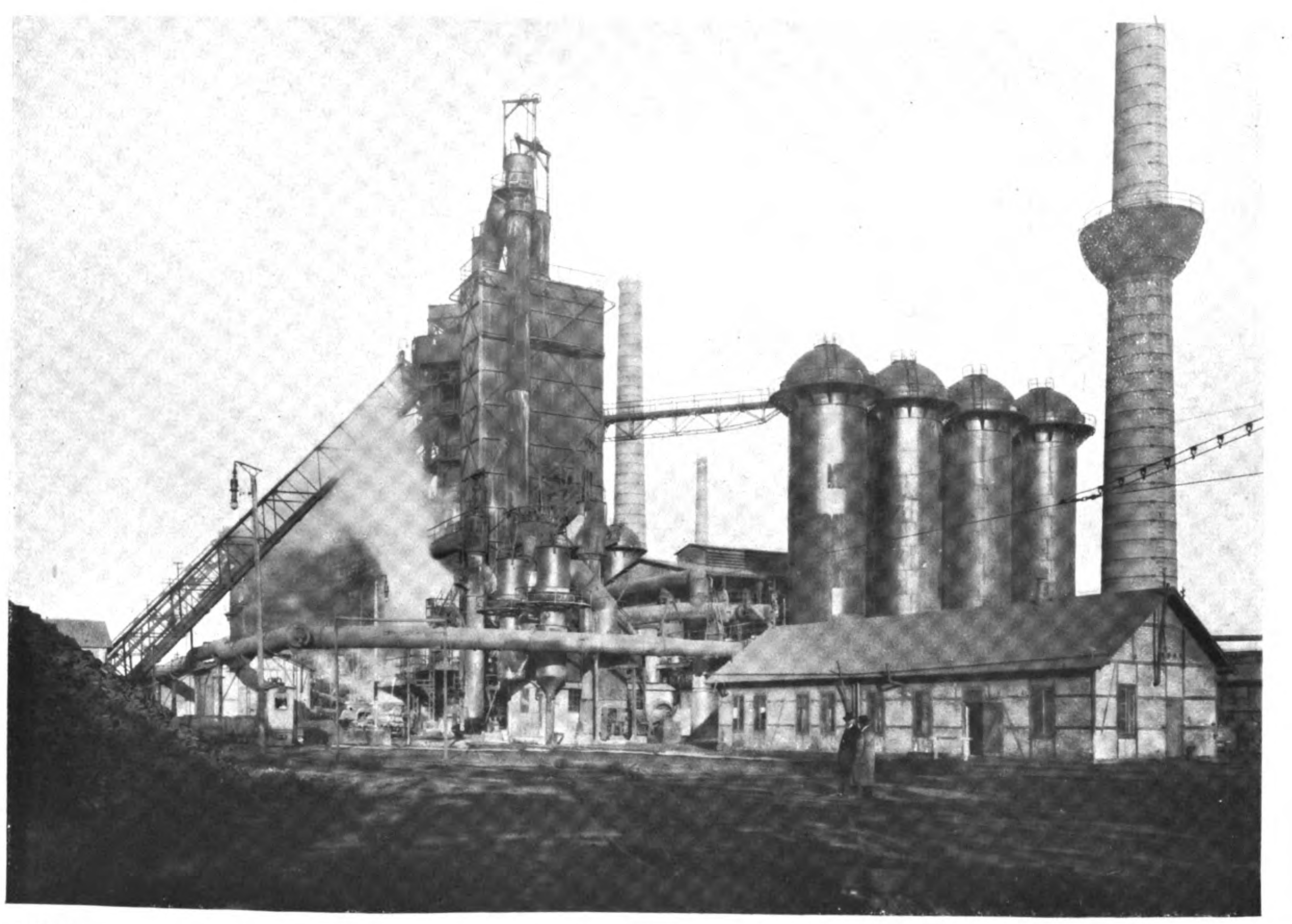
An vorhandenen Industrien seien besonders erwähnt: das Hochofenwerk mit anschließender Zementfabrik und Kupferextraktion; dieses Werk ist zurzeit das größte und besteingerichtete Werk an der deutschen Ostseeküste; die Schiffswerft von Henry Koch und die Schiffswerft und Dockbauanstalt von Flender, beide für den Bau größter Schiffe eingerichtet; die Lübecker Maschinenbauanstalt mit angegliederter Schiffswerft und Abteilung für Baggerbau; das Travewerk von Gebr. Goedhart, eingerichtet für Schiff- und Baggerbau. Chemische Industrien: die Lubecawerke, die Holzöle, Peche, Flaschenlack, Wagenfette, Maschinenöle, Karbolineum usw. erzeugen; die Lübecker Schwefelsäure und Superphosphatfabrik, die chemische Fabrik von Dr. Stern in Schlutup, die Steingutfabrik von Villeroy u. Boch, Oel- und Getreidemühlen, Holzindustrien, Stanz- und Emaillierwerke, Apparatebauanstalt (Drägerwerk), Blechemballagenfabrikation, Eisengießereien und Maschinenfabriken, Steinindustrien, Flugzeugbau, Imprägnieranstalt, Kreidewerk, Konservenfabriken, Möbelfabriken,



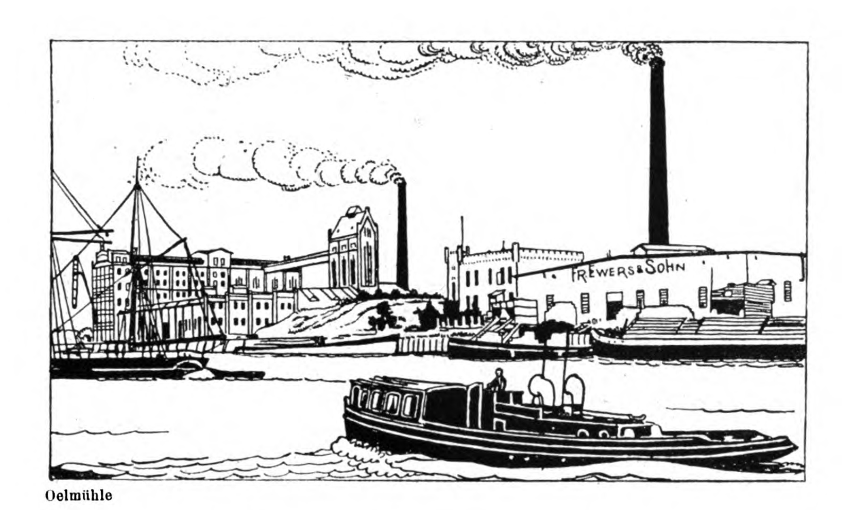


[illegible] ... [illegible]arten Gelegenheit, rasch [illegible] aus ihre Arbeitsstätten zu [illegible] Industriegebiet wurde im Jahre [illegible] elektrische Ueberlandzentrale ge[illegible] Umkreise von ca. 150 km [illegible] 4 bis 80 km langen Hoch[illegible]ngen von 30 000 Volt und zweier [illegible] Industriegebiet bestimmter Lei[illegible] Volt mit elektrischem Strom [illegible] Zuführung der überschüssigen [illegible] lübeckischen Hochofenwerks ist [illegible] vorteilhafte Ausnutzung des Werkes [illegible] ausnehmend niedrige Preisstellung [illegible] und Lichtstrom gewährleistet.

[illegible] vorhandenen Industrien seien besonders er[illegible] das Hochofenwerk mit anschließender [illegible]fabrik und Kupferextraktion; dieses Werk [illegible] zurzeit das größte und besteingerichtete Werk [illegible] der deutschen Ostseeküste; die Schiffswerft [illegible] Henry Koch und die Schiffswerft und Dock[illegible]anstalt von Flender, beide für den Bau größter Schiffe eingerichtet; die Lübecker Maschinenbauanstalt mit angegliederter Schiffswerft und Abteilung für Baggerbau, das Travewerk von Gebr. [illegible], eingerichtet für Schiff- und Baggerbau. [illegible] Industrien: die Lübeckawerke, die Holzöle, [illegible]lack, Wagenfette, Maschinenöle, Kar[illegible] erzeugen; die Lübecker Schwefel[illegible] Superphosphatfabrik, die chemische Fa[illegible] Dr. Stern in Schlutup, die Steingutfabrik [illegible] u. Boch, Oel- und Getreidemühlen, [illegible], Stanz- und Emaillierwerke, Appa[illegible]anstalt (Dragerwerk), Blechemballagenfabri[illegible], Eisengießereien und Maschinenfabriken, [illegible]steinindustrien, Flugzeugbau, Imprägnieranstalt, Kreidewerk, Konservenfabriken, Möbelfabriken,



Hochöfen



Oelmühle



Villeroy & Boch, Dänischburg

Brauereien, Gelbgießereien, Zuckerwaren- und Honigwerke, Dachpappenfabriken und Ziegeleien. Von Weltbedeutung ist die Lübecker Fischindustrie. Allein in Schlutup bestehen über 40 Räuchereien.

Die Nachfrage nach Industrieplätzen ist trotz Krieg sehr stark.

Im Interesse unserer Wirtschaft liegt es, daß unserer deutschen Industrie die Möglichkeit gegeben wird, die für sie schweren Zeiten zu überstehen. Was Lübeck durch Entgegenkommen hierfür tun kann, wird es tun.





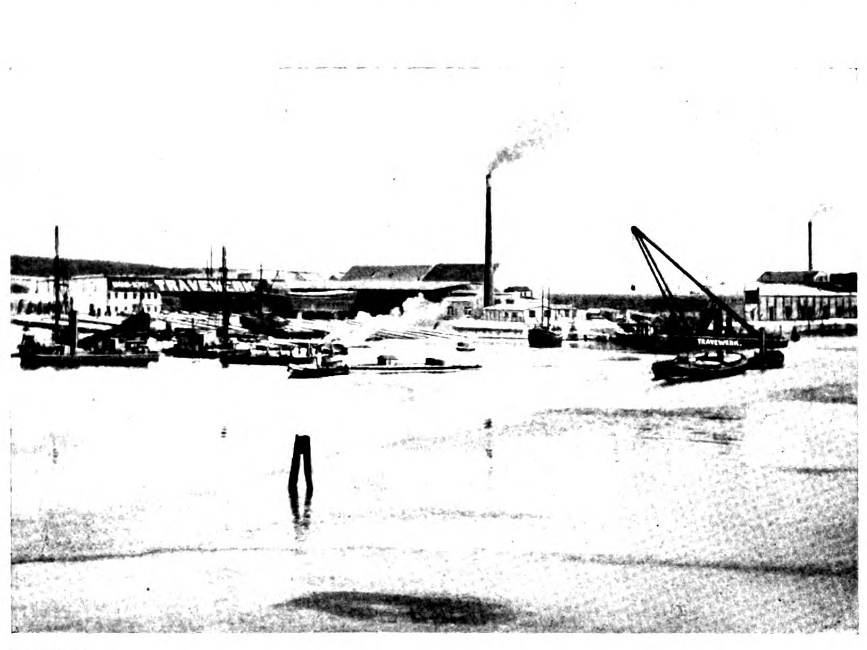
Verwaltungsgebäude mit Schiffbauhallen der Schiffs- und Dockbauwerft Brückenbau Flender A.-G.



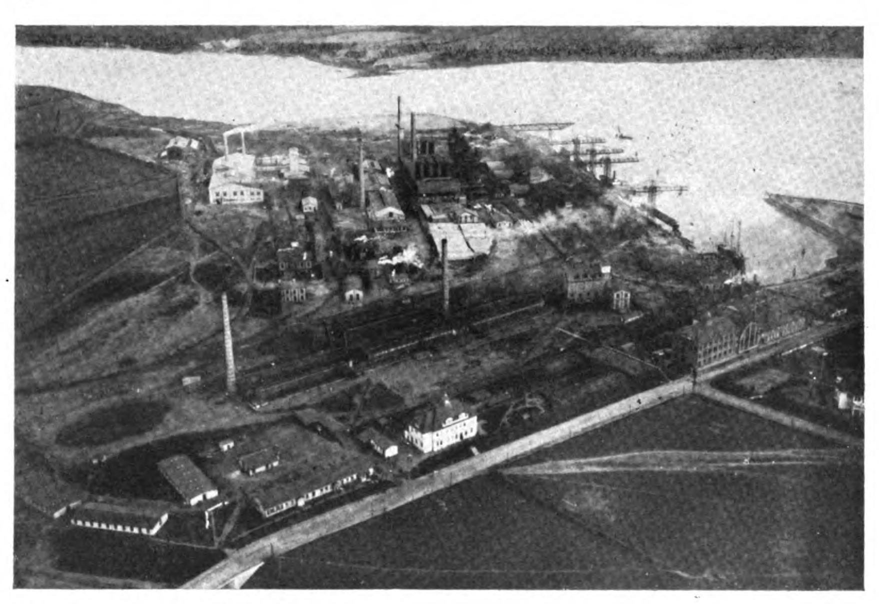
Die Helgen der Schiffs- und Dockbauwerft Brückenbau Flender A.-G.
im Bau für die transatlantischen Dampfer



Schiffs- und Dockbauwerft
Brückenbau Flender A.-G.



Travewerk



Gesamtanlage der Hochofenwerke Lübeck





Altes Haus Breitestrasse (50er Jahre)

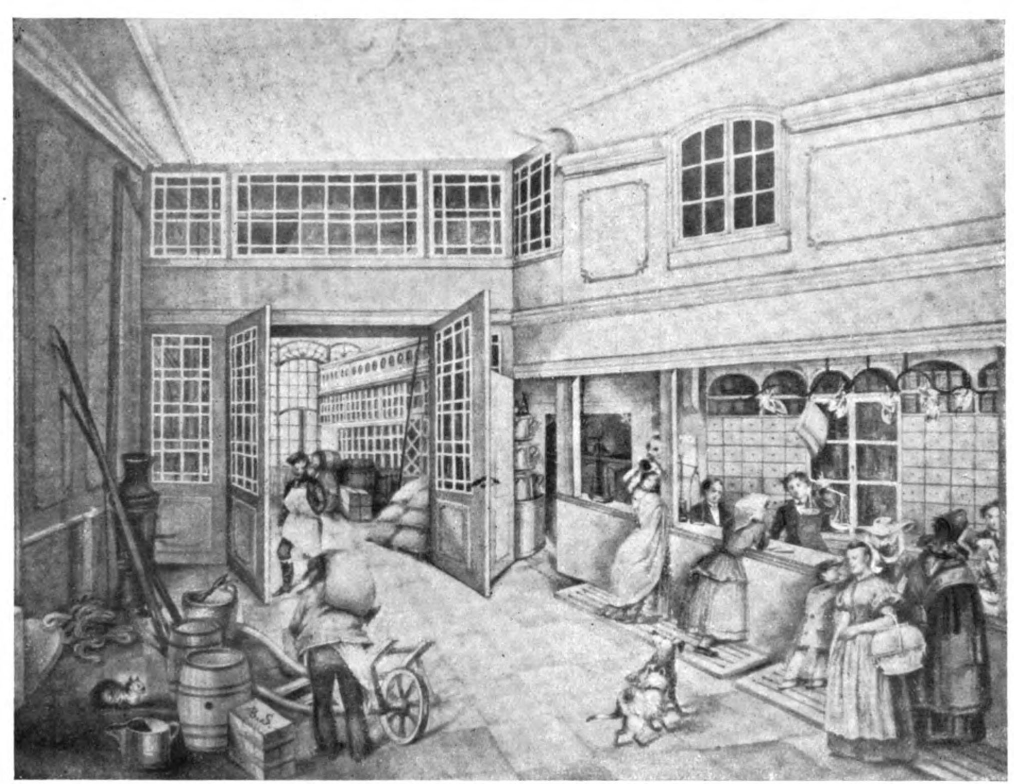
A. Behn & Sohn

Lübeck • Hamburg

Es ist etwas Erhebendes, dem Werden großer, alter Geschäfte nachzugehen. Ueberblickt man die Geschichte der Firma A. Behn & Sohn, Lübeck und Hamburg, so wird man in manchem an Freitags herrliches Werk: „Soll und Haben" erinnert. Geschichtliche Aufzeichnungen fehlen zwar; doch mündliche Ueberlieferungen lassen erkennen, daß die Entwicklung der Firma im Zusammenhange mit Lübecks Aufblühen im allgemeinen steht. Sie wurde am 1. April 1831 gegründet. Eine Vorläuferin bestand schon seit Anfang des neunzehnten Jahrhunderts in der Firma: Feldmann & Behn. Ein Denkmal aus frühester Zeit der Gründung: das im heutigen Kontore angebrachte erste Firmen-Schild lehrt, daß anfangs vornehmlich nordische Erzeugnisse neben indischen Gewürzen im Kleinverkehr gehandelt wurden. Blieb auch der Kleinhandel mit offenem Ladengeschäfte bis in die 60er Jahre vorherrschend, so wurde doch schon im fünften Jahrzehnt ein nicht unbedeutender Großhandel, namentlich mit Zucker, russischen und kolonialen Erzeugnissen mit gutem Erfolge im Verkehre mit dem Kleinhandel der angrenzenden Länder gepflegt. Die damalige Form des Geschäftsverkehrs mutet uns heute merkwürdig an: Dem eigentlichen Geschäftsbesuche ging meist ein „Staatsbesuch" in Frack und Zylinder voran. Ein inzwischen verstorbener Zeuge jener Zeit berichtet im Jahre 1907, daß



Erstes Firmenschild der Firma (1831)

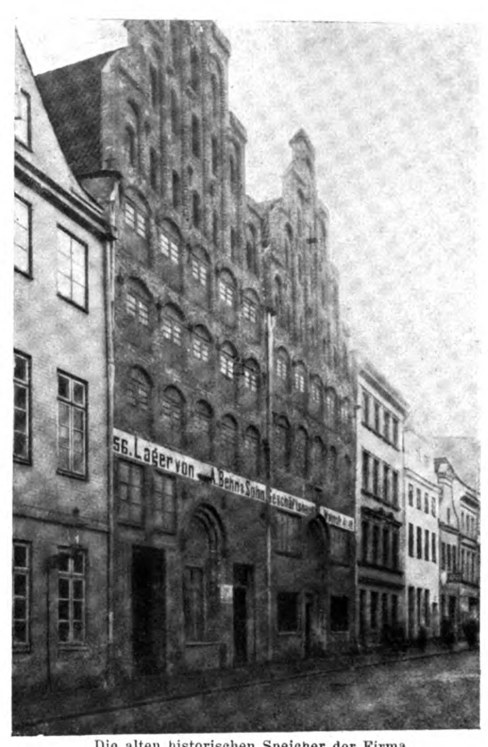


Ladengeschäft im Hause Breitestrasse (50er Jahre)

„die schon damals, 1855, wohlangesehene Firma 9 Angestellte: deren 4 im Kontor, 4 im Laden und einen auf dem Lager beschäftigte, die nach patriarchalischer Art im Hause wohnten und da auch verpflegt wurden, und daß in dem recht bedeutenden Ladengeschäfte Tee vorzugsweise gehandelt wurde". Im Volksmunde hieß das Ladengeschäft lange Jahrzehnte hindurch vielfach „Tee-Behn", eine Bezeichnung, die in neuerer Zeit durch die eingetragene Schutzmarke für Tee: „Behn-Tee" nutzbar gemacht wurde. Zwei bildliche Andenken aus früher Zeit versetzen die Gegenwart in die Beschaulichkeit jener Tage. — Die Ausdehnung des Geschäfts wurde durch Zollschranken in jeder Richtung erschwert. Die Kleinstaaterei hinderte Handel und Verkehr beträchtlich.

Mit der Gründung des Norddeutschen Bundes brach eine neue Zeit kräftiger Entfaltung, stärkster Entwicklung zum Großhandel der Firma heran. Lübeck schloß sich dem Zollverein im Gegensatze zu Hamburg an. Während dieses als Zollausland vom Binnenhandel mit Deutschland fast abgeschnitten war, erntete Lübeck in den darauf folgenden 20 Jahren die Früchte staatlicher Voraussicht wie des Fleißes und der Unternehmungslust von Handel und Gewerbe. Namentlich in Schleswig-Holstein, ganz besonders aber in Nordschleswig, das jetzt leider dem Reiche verloren ging, (Hadersleben, Sonderburg, Apenrade) war Lübeck, weil es politisch unbeteiligt war, geschäftlich äußerst beliebt. Die Firma A. Behn & Sohn war Jahrzehnte hindurch dort oben im Kolonialwarenhandel vorherrschend. In dieser Zeit, reich an materiellen Erfolgen, wurde der Grundstock für den überragenden Bau gelegt, der sich im neuen Jahrhundert über ganz Norddeutschland, von der Memel bis an die Ems erstreckte, dessen Beziehungen über ganz Deutschland, ja bis ins Herz Oesterreichs hinein gingen. Als Hamburg sich im Jahre 1888 durch die Eröffnung des Freihafens den Binnenhandel mit Deutschland erschloß, wurde das Zweiggeschäft in Hamburg als Informations-, Einkaufs- und Speditionsgeschäft für den eigenen Wareneingang gegründet, das jetzt auch schon über 30 Jahre am Sandtorquai 23 (Freihafen) besteht.

Den nunmehr großen Aufgaben, der reichen Entwicklungsmöglichkeit und dem starken Willen, sie kräftig zu benutzen, war der innere, bis dahin engeren Verhältnissen dienende Aufbau des Geschäftes nicht mehr gewachsen. Die Einteilung der Warenkontore, die Buchhalterei, der Briefverkehr, die Registratur, Lagerei und Versand wurden völlig neuzeitlich eingerichtet und von nun an allen praktischen Neuerungen angepaßt, somit eine feste Grundlage für eine umfassende Ausdehnung des Geschäftes getroffen, die alsbald mit aller Kraft einsetzte. Auch die alten Räume in der Breitestraße (Hauptstraße Lübecks) genügten nicht mehr; die



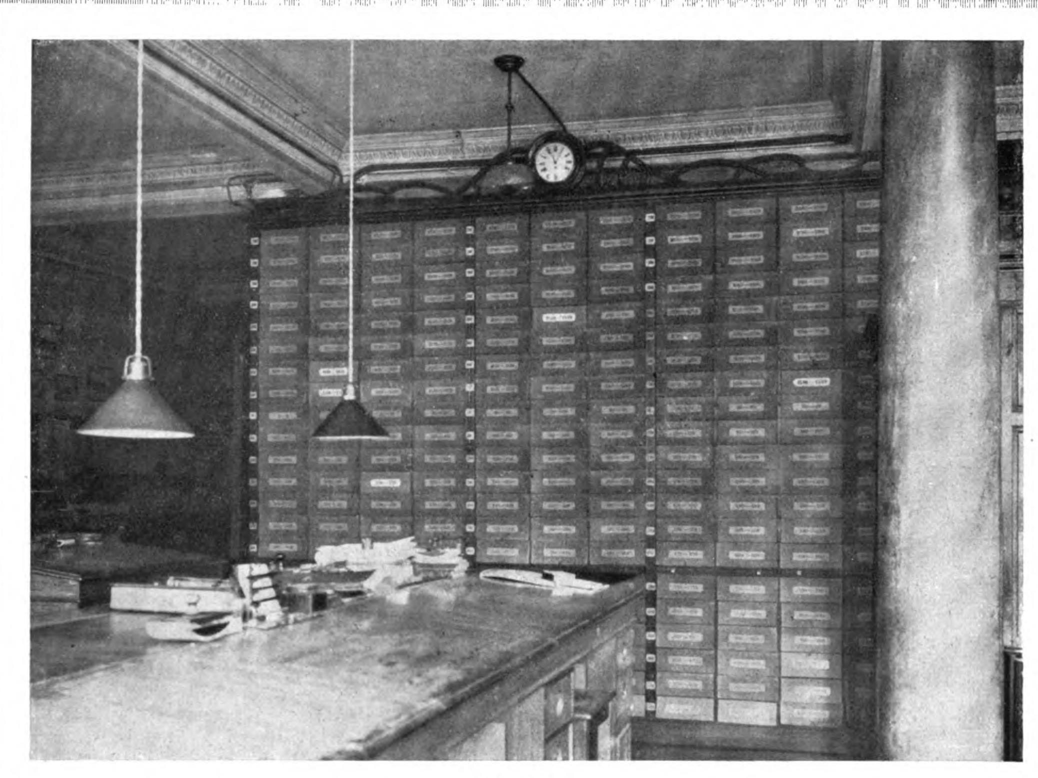
Die alten historischen Speicher der Firma
aus den Jahren 1593 und 1603



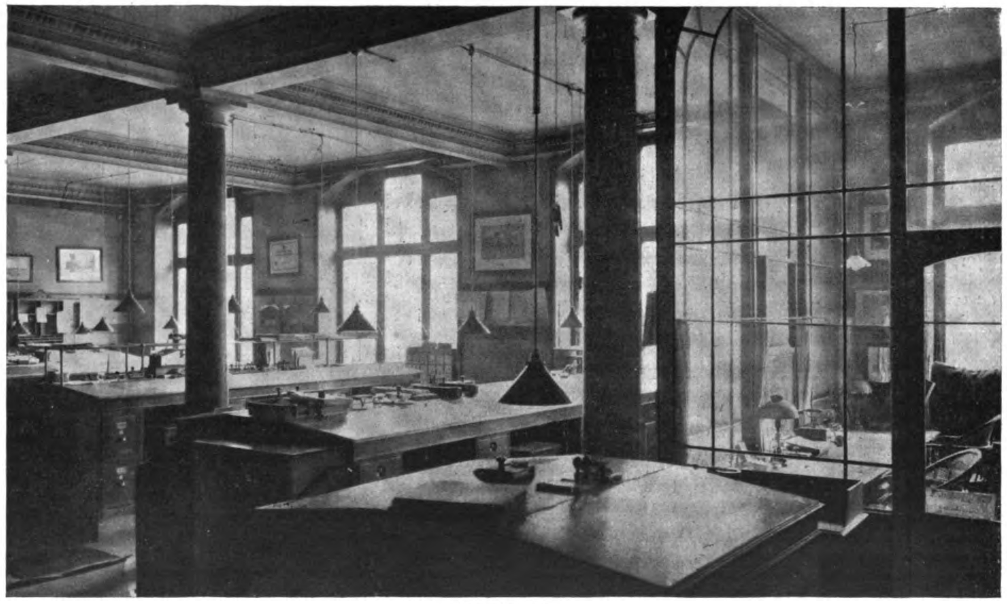
Das neue Geschäftshaus
(erbaut 1897)

Straße selbst war für den Warenverkehr der Firma durch Straßenbahnen und durch den sonst recht lebhaften Verkehr allzustark belastet. Das Ladengeschäft ging ein. Ein großes, neues Geschäftshaus mit herrlichen, weiten, gut belichteten Kontoren entstand in der Wahmstraße 41-45 gegenüber den beiden, der Firma seit Jahren gehörigen, Lagerzwecken dienenden historischen alten Speichern, die aus den Jahren 1593 und 1603 stammen und welche als trutzige Denkmale grauer Vorzeit der staatlichen Denkmalspflege unterstehen.

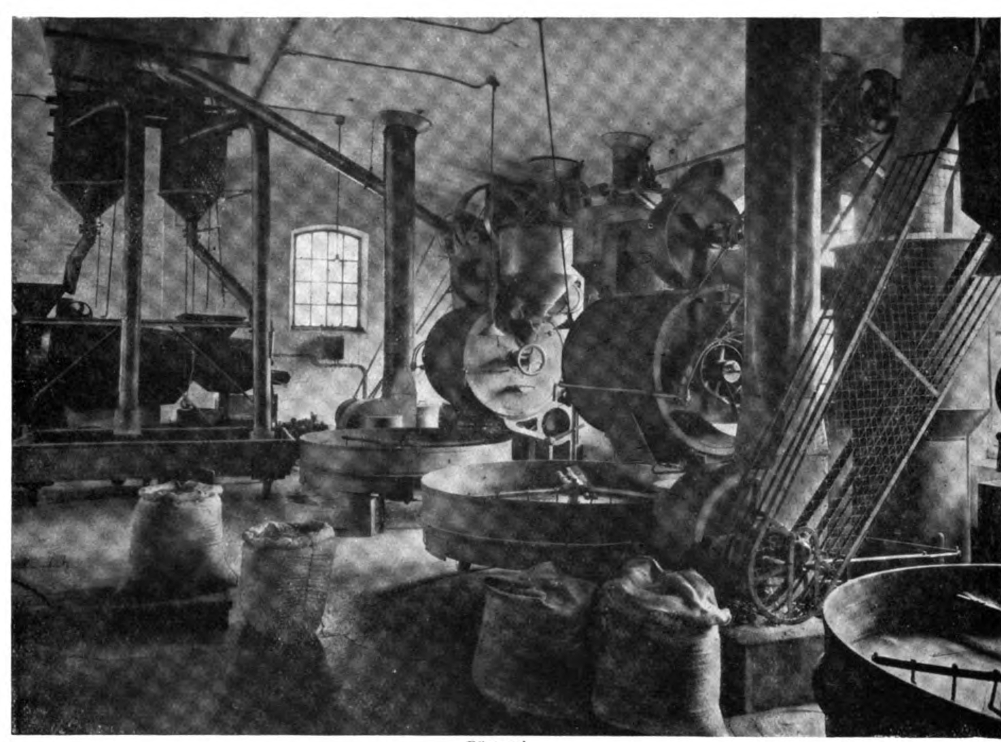
Diese Speicher mit tiefen Flügeln enthalten außer dem sehr geräumigen Erdgeschosse und 3 großen Kellern nicht weniger als 12 weite Lagerböden, die durch 2 elektrisch betriebene Aufzüge untereinander verbunden sind. — Das neue Geschäftshaus, unweit der Kanalgleise gelegen, birgt die großen Kontorräume, von denen das saalartige Hauptkontor mit der Registratur besonders sehenswert ist, das sehr geräumige Anbruchlager wie die Tee-Packerei, bei der das Tee-Kontor, gesondert von den übrigen Kontoren, liegt und hat außer den Kellern und dem Erdgeschosse noch 5 große, helle Böden, die hauptsächlich als Lager für Kaffee, Tee und, gesondert von diesen Waren, für Früchte und Gewürze dienen. Im vierstöckigen Hintergebäude ist die Rösterei untergebracht: im obersten Geschoß 5 große Gothotsche Schnellröstmaschinen mit einer Tagesleistung von zusammen etwa 200 Zentnern, die Kaffee-Entsteinungs-Exhaustoren und sonstige Bearbeitungsmaschinen; es folgen nach unten die Kaffee-Verleserei, der Saal für den Kaffeeversand und im Erdgeschoß eine Kaffee-Waschmaschine wie eine besonders leistungsfähige Anlage für die Erzeugung von Grünmalz zur Herstellung von Malzkaffee. Auch diese Gebäude sind durch 2 große elektrisch betriebene Warenaufzüge untereinander verbunden. — Die nötige Kraft- und Lichterzeugung wurde bis kurz vor dem Kriegsende in einer eigenen Maschinenanlage durch eine Maximum 100 PS. Wolffsche Heißdampflokomobile, 2 Gaslokomobilen als Hilfsmaschinen nebst elektrischer Betriebsanlage beschafft, die von einem geprüften Maschinenmeister gewartet wurde. Die neueren Verhältnisse vernotwendigten die Umwandlung der Kraftquelle, die jetzt aus städtischem Betriebe gespeist wird. — Als 1903 die Standard-Oil-Company New-York durch ihre deutschen Tochtergesellschaften den Petroleumtankbetrieb einführte und damit den Großhandel beseitigte, widerstand die Firma A. Behn & Sohn als unseres Wissens einzige Firma ganz Deutschlands nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten und nach harten Kämpfen auch dem Wettbewerb jener Monopolgesellschaft; sie vermochte es, unter Anlehnung an die Pure Oil Company auch unter den erschwerenden Verhältnissen des Krieges den nicht unbedeutenden Petroleumtankberieb in Mecklenburg und Schleswig-Holstein, wo sie in 20 Städten eigene Tankanlagen unterhielt, bis heute aufrecht zu erhalten. Erst jetzt hielt sie die Zeit für gekommen, diesen Zweig des Geschäftes ganz der Pure Oil Company zu überlassen.



Hauptregistratur



Hauptkontor



Rösterei

Denn hauptsächlich widmet sich die Firma dem Bezuge und dem Vertriebe von Kaffee, der einen sehr wesentlichen Teil des ganzen Umsatzes ausmacht, und Tee, dessen Marke „Behn-Tee" eine weite Verbreitung in ganz Norddeutschland fand. Auch Früchte und Gewürze, Reis, Zucker, Oele und Fette, Kartoffel- und Mühlenfabrikate, wie alle indischen Erzeugnisse werden in einem Gesamtumsatze von vielen Millionen gehandelt. — Vor Ausbruch des Krieges beschäftigte die Firma 65 kaufmännische Angestellte, 30 Röster und Arbeiter und etwa 50 Frauen, die Kaffee verlasen.

Dann kam der Krieg. — Die Kontore leerten sich binnen weniger Stunden. Unvergeßlich wird der hehre Augenblick des Abschieds bleiben. Diese strahlten vor Begeisterung — jene, ergriffen von der Wucht des Augenblickes, drückten fest die Hand mit umflortem Auge. 20 tüchtige und schaffensfrohe Mitarbeiter ruhen nun in fremder Erde. Auch hier sei ihnen ein Denkmal für treueste berufliche und vaterländische Pflichterfüllung gesetzt. — Bis zum April 1916 erfüllte die Firma ihre Versorgerpflicht auch unter den sehr schwierigen Verhältnissen des Krieges; sie trug nach Kräften das ihre dazu bei, dem Vaterlande das Durchhalten zu erleichtern. Dann wurden die wichtigsten Waren unter Zwangswirtschaft gestellt. Damit ruhte nahezu das Geschäft, bis sich im Frühling des Jahres 1919 wieder die Möglichkeit bot, im Rahmen der Gesetze und Verordnungen Kolonialwaren und einzelne Landesprodukte zu beziehen bezw. zu handeln. Seitdem hob sich der Umfang des Geschäftes wieder beträchtlich; es erkämpfte sich inzwischen wieder die alte Bedeutung. Erfüllt von der Aufgabe, in ruhiger, aber emsiger und kraftvoller Arbeit zum Wiederaufbau Deutschlands beizutragen, wird die in Ehren nunmehr 90 Jahre alt gewordene, dennoch ganz jung, elastisch und neuzeitlich gebliebene Firma hoffentlich auch für alle Zukunft Leiter und Mitarbeiter finden, die bei ihrer Arbeit stets der starken Kraft des Dichterwortes eingedenk bleiben: **„Was Du ererbt von Deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen!"**



Julius Appel

Lübeck

Spedition und Lagerei



Hauptkontor Bechergrube 1

AN bemerkenswerter Stelle in der Reihe der am Güter-Umschlag im Lübecker Hafen beteiligten Firmen steht die Firma Julius Appel, Spedition und Lagerei, Lübeck. Die im Jahre 1910 von dem gleichnamigen Inhaber gegründete Firma hat Dank ihrer fachkundigen Geschäftsleitung und ihres guten Rufes, den sie sich im Verkehrs-Gewerbe erworben hat, eine großzügige Entwicklung genommen und an ihrem Teile erheblich zu der gesteigerten Leistungsfähigkeit des Lübecker Hafens beigetragen.

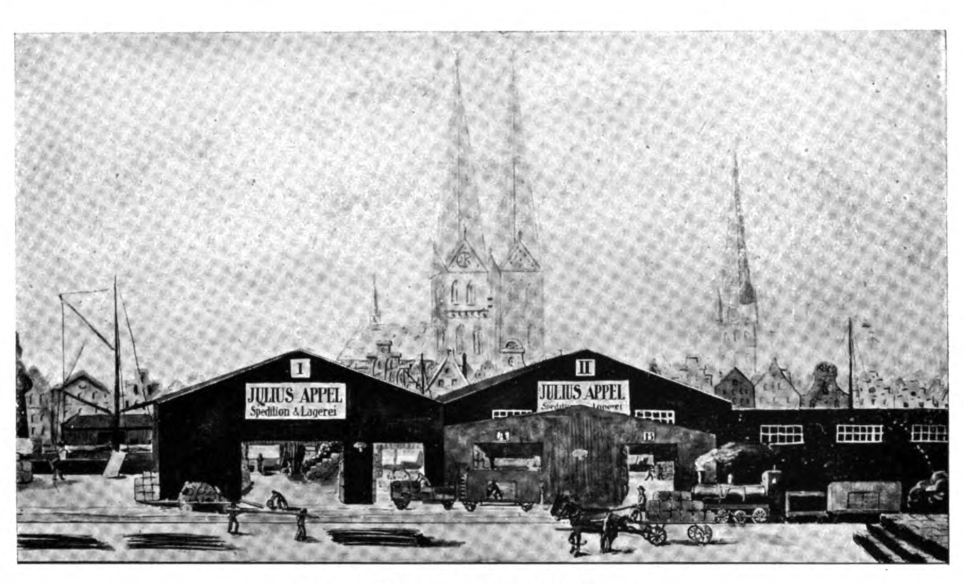
Die Spedition über Lübeck,

als den südwestlichsten Hafen der Ostsee, ist, wie schon auf anderer Seite dargelegt, eine sehr lebhafte und umfangreiche. Nach allen Ostseeländern, wie Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland, werden von Lübeck regelmäßige Dampfer-Linien unterhalten. Die günstige geographische Lage Lübecks hatte schon von altersher auch die ausländischen Reedereien, vornehmlich solche in Schweden, Dänemark und Finnland veranlaßt, regelmäßige Schiffsverbindungen besonders mit Lübeck zu unterhalten. Gilt doch Lübeck schon seit der großen Zeit der Hansa als einer der bedeutendsten deutschen Ostseehäfen. — Nachdem Deutschland durch den unglücklichen Kriegsausgang fast alle größeren Dampfer verloren hat, ist es zurzeit ein besonderer Vorzug Lübecks, daß zum großen Teile durch ausländische Reedereien die vielen Verkehrslinien nach den nordischen Ländern aufrecht erhalten werden können. Mit dem sobald wie möglich zu erstrebenden Wiederaufbau der deutschen, und damit auch der Lübecker Handelsflotte werden die Schiffsverbindungen eine weitere Förderung und Ausdehnung erfahren. Vor allen Dingen werden, sobald der direkte Handel mit Rußland wieder möglich ist, auch die schon vor dem Kriege infolge besonders zahlreicher und regelmäßiger Verladegelegenheiten stark frequentierten Dampferverbindungen zwischen Lübeck und St. Petersburg, sowie den baltischen Ländern wieder aufgenommen.

Die nordischen Länder sind nach wie vor auf die deutschen Industrie-Erzeugnisse angewiesen. Die günstige Lage Lübecks zu dem bedeutendsten Industriegebiete Deutschlands, demjenigen im Rheinland und Westfalen, bringt es mit sich, daß die Transporte aus diesen Gebieten in erster Linie über Lübeck nach den Ostseeländern geleitet werden. Aber auch aus anderen Industriegebieten Deutschlands wird der Transportweg über Lübeck gewählt, weil durch die besonders häufigen und regelmäßigen Schiffsverbindungen eine schnelle Weiterverschiffung, und damit in vielen Fällen die kürzeste Reisedauer erreicht wird. Aus demselben Grunde werden von den größeren west-, mittel- und süddeutschen Stationen regelmäßige Sammelverkehre — d. h. Zusammenschluß von Frachtstückgütern zu geschlossenen Waggonladungen — nach Lübeck unterhalten. Die Güter werden von hier nach den verschiedensten Richtungen stets mit erster Dampfergelegenheit weitergesandt.

Wenn die nordischen Länder einerseits auf den Bezug deutscher Waren angewiesen sind, so hat anderseits Deutschland großen Bedarf an Rohstoffen aus genannten Ländern. Es sei nur auf die nordischen Bauhölzer, die schwedischen Erze, und sobald Rußland wieder exportfähig ist, auf die großen Schätze dieses Landes, wie Felle, Flachs, Eier, sibirische Butter usw. hingewiesen.

Ein Speditionsgeschäft von der Bedeutung der Lübecker Firma Julius Appel mit ihrem Agentennetz über allen größeren Ostseehäfen des Auslandes legt ein beredtes Zeugnis für den Umfang und die Vielgestaltigkeit der über den Lübecker Hafen stattfindenden Güterbeförderungen ab. Finden doch neben dem regelmäßigen Dampferverkehr noch umfangreiche Güterbeförderungen mittels Segler statt.



Lagerschuppen I und II auf der Wallhalbinsel

Für die Verschiffung mittels Segler kommen hauptsächlich die sogenannten Massentransporte, wie Salz, Ton, Hölzer, Papiermasse usw. in Betracht, die zum großen Teile auf dem Binnenwasserwege nach und von hier befördert werden, da Lübeck bekanntlich durch den vollschiffigen Elbe—Trave-Kanal eine direkte Wasserverbindung nicht nur mit dem gesamten Elbegebiet, sondern auch mit den märkischen Wasserstraßen hat. — Der Lübecker Staat und die beteiligten Kreise tragen dem sich immer mehr ausdehnenden Güterverkehr über Lübeck in vorsorglichster Weise Rechnung. Das Hafengebiet wird beständig erweitert, die Hafenanlagen werden zwecks schnellster Abfertigung der Schiffe durch Aufstellung weiterer Kräne, durch elektrische Rangier-Einrichtungen usw. laufend verbessert, und die Eisenbahnverwaltung vollendet in allernächster Zeit eine in Bau befindliche großzügige Neuanlage, durch die die Ueberführung der Güterzüge nach und von dem Kai weiter ausgedehnt und gefördert wird.

Die Lagerei in Lübeck.

Außer allen Vorkehrungen für eine schnelle und glatte Abwicklung der unmittelbar durchgehenden Transporte bieten sich im Lübecker Hafen vorzügliche Lagerungsmöglichkeiten. Auf diesem Gebiete hat die Firma Julius Appel Maßnahmen ergriffen, um dem gesteigerten Bedürfnis nach Lagerraum im Hafen zu entsprechen. Die Firma hat eigene große Lagerhallen erbaut und verfügt gegenwärtig über mehrere Lagerschuppen und Lagerplätze von insgesamt 25 000 qm Größe, die inmitten des Lübecker Hafens gelegen, mit unmittelbarem Wasser- und Bahnanschluß versehen sind. Es hat sich besonders während und nach dem Kriege die Erkenntnis mehr und mehr Bahn gebrochen, daß Lagerungen innerhalb des Seehafens der Handelswelt Vorteile bieten. Die deutschen Exporteure bevorzugen für Güter, die nach den Ostseeländern verkauft werden sollen, eine Lagerung im Lübecker Hafen, weil die Verkaufsofferten im Auslande dadurch unterstützt werden und leichter zum Geschäft führen, wenn jederzeit eine unmittelbare Lieferung durch sofortigen Abtransport von Lübeck mit einem direkt längsseits des Lagers zu legenden Schiffe nach dem Bestimmungslande möglich ist. Andererseits werden auch die seewärts vom Auslande ankommenden Güter vorteilhaft im Lübecker Seehafen gelagert, weil unnütze Transportkosten in jedem Falle vermieden werden. Die Schiffe entlöschen die Ladung unmittelbar auf das Lager, und der deutsche Importeur kann dann unter Vermeidung unnötiger Transportwege die Güter je nach Bedarf direkt von Lübeck nach dem endgültigen Bestimmungsorte disponieren. So werden im Lagereibetriebe der Firma Julius Appel jährlich viele tausend Tonnen Güter der verschiedensten Art und von ungeheurem Werte gelagert und weiterbefördert. Um dem Kaufmanne die Möglichkeit zu geben, für den Wert des Gutes schon während der Lagerung Barmittel aufzunehmen, werden von der Firma Lagerscheine ausgestellt, die den Banken als Sicherheit für gewünschte Darlehen gegeben werden.



Schiffs- und Dockbauwerft der Brückenbau Flender A.-G., Benrath a. Rh.

in

Siems bei Lübeck



AUF dem linken Ufer der Trave unterhalb der Herrenbrücke in Siems befindet sich diese Werftanlage. Sie ist das Tochterwerk der aus dem Ende der 70er Jahre zu Benrath a. Rh. gegründeten Unternehmen „Benrather Brückenbau-Anstalt" des Industriellen H. Aug. Flender hervorgegangen: „Brückenbau Flender A.-G. zu Benrath a. Rh."

Dieses Werk befaßte sich in der Hauptsache mit der Fabrikation von Eisenhoch- und Brückenbauten, wofür Lieferungen in den allergrößten Ausführungen in Deutschland, zum Teil auch im Ausland, auf dem Kontinent und in Uebersee erfolgten. Diesem Fabrikationszweige gliederte man den Dockbau an, wofür der erste Auftrag von der Reichmarine bereits im Juni 1914 vorlag. Im Januar 1917 erwarb die Gesellschaft das Terrain an der Trave, welches zur Dockbaustelle hergerichtet wurde. Auf dieser Dockbaustelle können Schwimmdocks bis 50 000 t Tragfähigkeit hergestellt werden und gelangten bisher für Rechnung der Reichsmarine 38 Aufträge zur Ausführung, darunter vorwiegend Schwimmdocks von 3000 bis 5000 t, außerdem ein Prüfungsdock und ein Schiffshebewerk mit Pontons.

Aus dieser Anlage entwickelte sich nun durch weiteren Grunderwerb und Ausbau die jetzige Schiffswerft auf einem Areal von ca. 21½ ha, die überbaute Fläche beträgt insgesamt 18 000 Quadratmeter. Zurzeit sind 5 Helgen von je 120 m Länge und 33 m Vorhelling fertiggestellt zur Aufnahme von Schiffen bis zu 15 000 t Tragfähigkeit. Am Kopfe der Hellinge liegen die Schiffshallen und sind für den Zugang zu den einzelnen Hallen und Helgen ca. 7 km Gleis verlegt. Die Werft ist großzügig angelegt, die vorhandenen neuzeitlichen technischen Einrichtungen und Maschinen entsprechen allen Ansprüchen, die an eine moderne Schiffswerft gestellt werden.

Emsige Tätigkeit herrscht auf der Werft, welche mit einer Belegschaft von 2100 Arbeitern und 180 Angestellten großen Anteil an dem Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nimmt, liegen doch zahlreiche Aufträge auf den Bau von Frachtdampfern mit einer Tragfähigkeit von 5400 t, 3000 t, 1500 t, Küstendampfern von 420 t, Seeleichtern von 1100 t, sowie 2 Schwimmdocks von 6000 t und 1 von 12 000 t Tragfähigkeit vor. Im Monat September liefen die ersten Schiffsneubauten vom Stapel, denen in kurzen Zwischenräumen weitere folgten.

Zu ihrem bisherigen Grundbesitz erwarb die Werft kürzlich noch am Traveufer ein angrenzendes Gelände von ca. 14 ha, auf welchem die Errichtung von Werkstätten für eine Kesselschmiede sowie die Herstellung von Trockendocks in Aussicht genommen sind.



Verwaltungsgebäude mit Schiffbauhallen der Schiffs- und Dockbauwerft Brückenbau Flender A.-G.



Die Helgen der Schiffs- und Dockbauwerft Brückenbau Flender A.-G.
im Bau für die transatlantischen Dampfer



Patentslipanlage mit 7 aufgezogenen Schiffen

Travewerk

der Gebrüder Goedhart Aktiengesellschaft

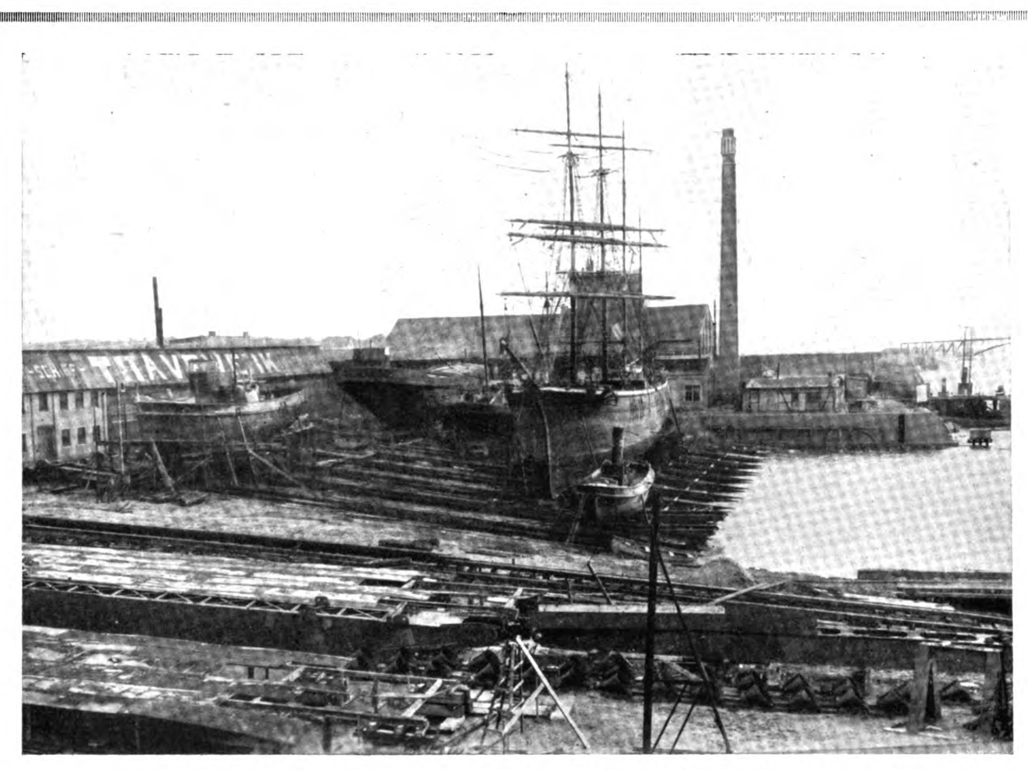
Siems b. Lübeck

DAS Travewerk in Siems ist eine Zweigniederlassung der Gebr. Goedhart Aktiengesellschaft Düsseldorf und befaßt sich sowohl mit dem Neubau als auch mit der Reparatur von See- und Flußschiffen, von Schwimmbaggern und Maschinen.

Die Werft liegt an der Trave, in der Mitte zwischen Lübeck und Travemünde, also unmittelbar an der Durchgangsstraße des gesamten Lübecker Seeverkehrs; auch für Binnenfahrzeuge ist sie durch den Elbe-Travekanal leicht erreichbar. Die günstige Lage des Werkes an einer erweiterten Stelle des Flusses bietet gute Ablaufmöglichkeit auch für größere Neubauten und sichere Liegeplätze für eine große Anzahl von Schiffen. Außerdem sind zwei Ausrüstungsbrücken, davon eine von 135 m Länge, vorhanden.

Auch die sonstigen Einrichtungen der Werft tragen modernen Ansprüchen Rechnung. Schiff- und Maschinenbau-Hallen sind durchweg mit den neuesten Maschinen ausgerüstet. Die Winkelschmiede und die Blechbearbeitungs-Werkstätten mit Spanten- und Blechglühöfen, Luftdruckhämmern und Kränen, auch die weiteren Werkstätten für Zimmerei, Tischlerei, Taklerei usw. sind mit entsprechenden neuzeitlichen Einrichtungen versehen.

Die vorhandenen Längshellinge sind ausreichend für Neubauten bis zu 100 m Länge. Eine große Patentslipanlage, auf der 3 Schiffe von 80 m Länge oder eine entsprechend größere Anzahl kleinerer Fahrzeuge gleichzeitig aufgeslipt werden können, steht besonders für Reparaturen zur Verfügung. Diese Slipanlage besteht aus 12 Wagen, die auf Gleisen unter das Fahrzeug gefahren und mittels elektrisch angetriebener Winden hochgezogen werden. Da zum Aufziehen nur soviel Wagen in Anspruch genommen werden, als der Länge des gerade trocken zu stellenden Schiffes entspricht, so stellt sich das Aufschleppen der Schiffe erheblich

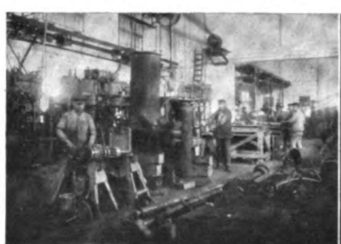


Slipanlage, links Blechbearbeitungswerkstätten, im Hintergrunde Maschinenbauhalle und Kesselhaus

billiger als Docken. Der Antrieb der Winden erfolgt von der dahinterliegenden Zentrale aus. Diese ist an das Netz der Ueberlandzentrale angeschlossen und liefert auch den elektrischen Strom für sämtliche Anlagen der Werft. Im Falle einer Unterbrechung der Strombelieferung steht für die wichtigsten Werksanlagen Dampfkraft zur Verfügung.

Für den Transport schwerer Stücke, sowie für Bordmontagen ist ein Schwimmkran mit einer Tragfähigkeit von 50 Tonnen vorhanden. Drei fahrbare Dampfkräne befahren das über die ganze Werft verzweigte Schienennetz, welches an die Staatsbahn (Uferbahn) angeschlossen ist. Unmittelbar am Werfteingang ist eine eigene Haltestelle der Uferbahn eingerichtet worden, die dem Arbeiterverkehr dient.

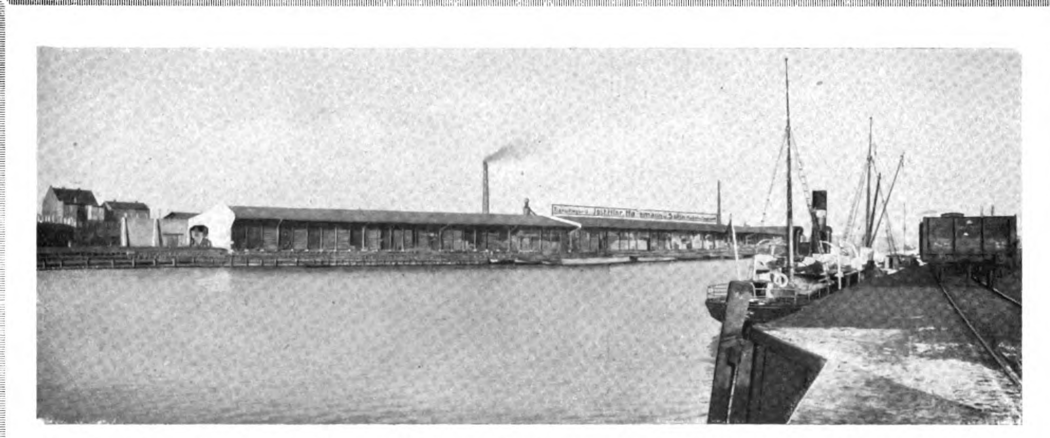
Mit Rücksicht auf die ständige Entwicklung hat das Travewerk benachbartes Gelände käuflich erworben, auf dem der Bau von Siedlungshäusern für Beamte und Arbeiter teils bereits durchgeführt, teils noch vorgesehen ist. Auch für die Vergrößerung des Werkes selbst steht noch ein großes Areal zur Verfügung.



Mechanische Werkstätten



Elektrische Centrale für den Licht- und Kraftbedarf sämtlicher Werkanlagen, sowie für den Antrieb der Winden des Patentslips Photogr. E. Appel



Transitlager II der Firma Jost Hinr. Havemann & Sohn, Hobel- und Sägewerk, am Lübecker Hafen Photogr. E. Appel-Lübeck

Jost Hinr. Havemann & Sohn

Holzhandlung

Lübeck

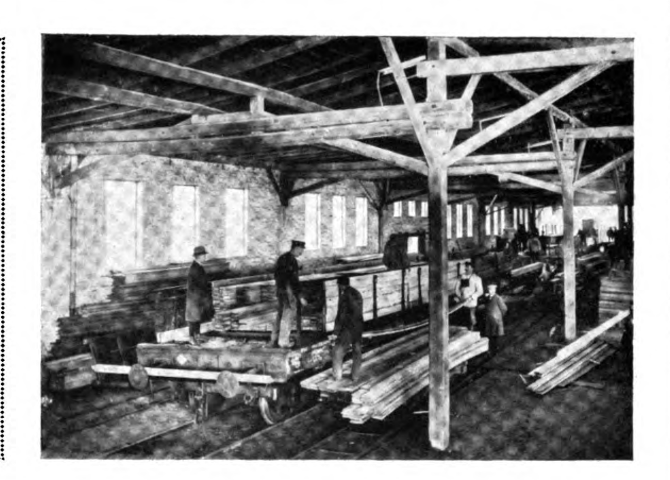


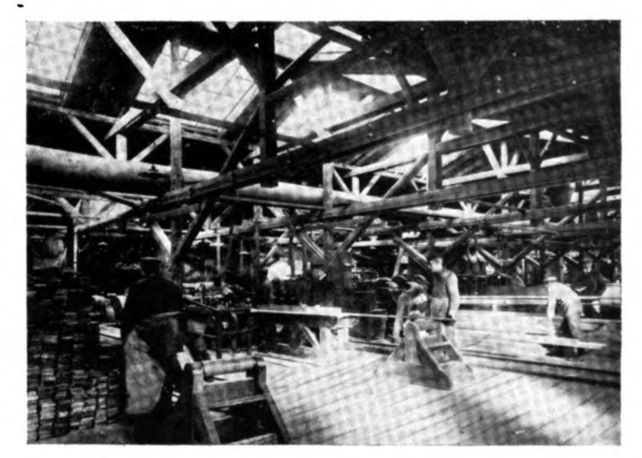
DIE Anfänge der Firma Jost Hinr. Havemann & Sohn, die zu den ersten des Lübecker Handels zählt und im Holzgeschäft der Stadt einen entsprechenden Rang einnimmt, reichen bis in das Jahr 1740 zurück. Das damals errichtete Handelsgeschäft befaßte sich zunächst mit der Einfuhr nordischer Erzeugnisse und dem Handel in Kurzwaren.

Die Handelsverbindungen Lübecks mit dem Norden, besonders mit Skandinavien sind uralt. Wenn auch unruhige Zeiten und besonders Kriegsjahre dem Schiffsverkehr starke Schäden zufügte, so entwickelte sich das Seegeschäft infolge der natürlichen Lage Lübecks, die auf das nordische Geschäft vor allem hinwies, sehr bald wieder. — Das junge Geschäft nahm bald einen erfreulichen Aufschwung, den die Hinzunahme des Speditions- und Kommissionsgeschäftes noch mehr förderte. — Sehr bald konnte der Geschäftsbetrieb weiter ausgedehnt werden, es wurde nebenbei zunächst der Holzhandel aufgenommen, dem sich die Firma später mit besonderer Aufmerksamkeit widmete und in welchem sie seit langen Jahren ihre jetzige Stellung behauptet hat.

Veranlaßt durch den auf Holz gelegten Einfuhrzoll, der besonders bearbeitete Hölzer traf, wurde im Jahre 1883 das Dampfhobel- und Sägewerk errichtet. Der Aufschwung in dieser Industrie bestimmte die Firma neue, moderne, allen Ansprüchen genügende Maschinen aufzustellen, so daß bis zum Ausbruch des Krieges ein Werk unterhalten wurde, das Hunderten von Arbeitern regelmäßig Beschäftigung gab. Die lange Dauer des Krieges und die damit verbundene Einstellung der Bautätigkeit ließ eine volle Ausnutzung der Leistungsfähigkeit bisher leider noch nicht wieder zu. Dem Werk sind aber alle Maschinen erhalten geblieben, so daß bei einer Wiedereinsetzung der Bautätigkeit die Möglichkeit gegeben ist, auch den größten Ansprüchen gerecht zu werden.

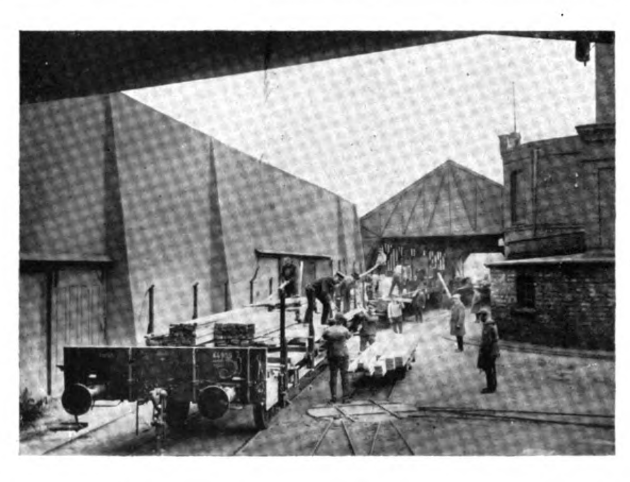
Erste
Verladestelle und
Holzlagerschuppen

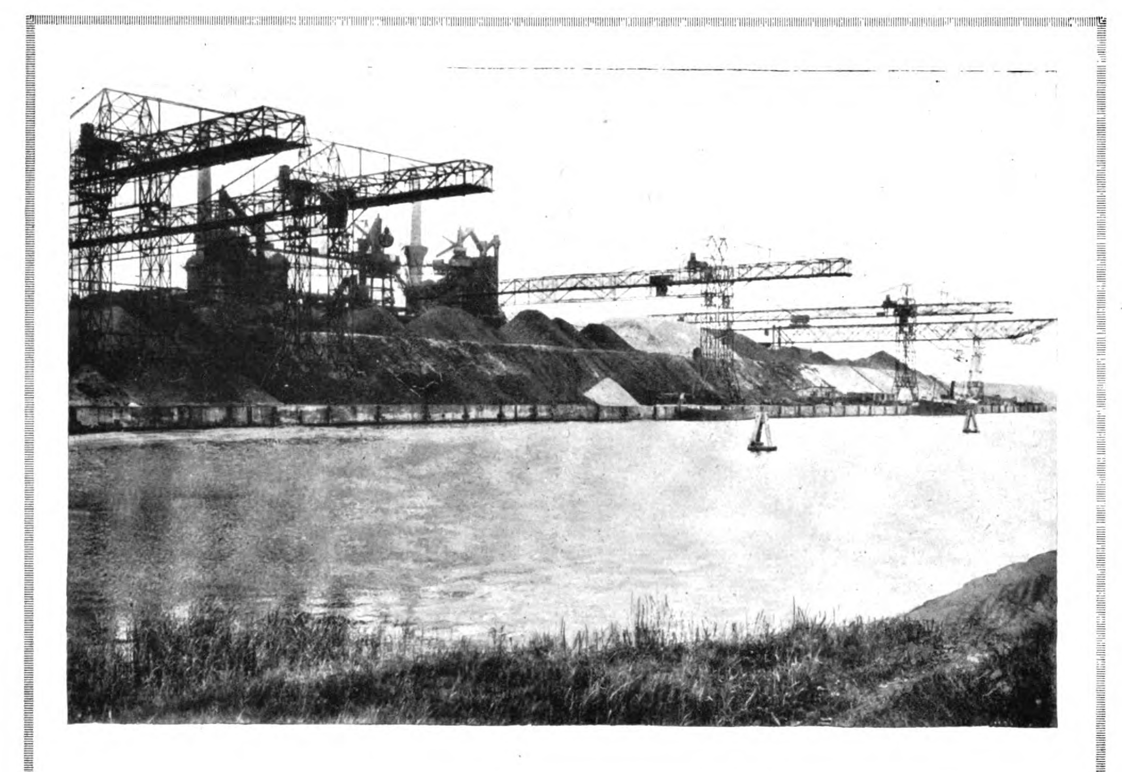




Innen-Teilansicht
des Hobel-
und Sägewerks

Zweite
Verladestelle
und Ladegleis





Hochofenwerk Lübeck Aktiengesellschaft

Herrenwyk im Lübeckschen

DAS Hochofenwerk Lübeck liegt auf dem linken Ufer der unteren Trave zwischen Lübeck und Travemünde, dem Fischerdorf Schlutup gegenüber. Es ist zeitlich das zweite deutsche Hochofenwerk, das, ferne von jeder Kohlen- und Eisenversorgung an der Meeresküste errichtet wurde, und eines der wenigen ähnlich gelegenen Hüttenwerke, welche die Gründungskrisen erfolgreich überstanden haben.

Bereits im Jahre 1902 regte in einer Denkschrift der Syndikus der Lübecker Handelskammer die Schaffung eines Hochofenwerks bei Lübeck an. Der Lübecker Industrieverein warb erfolgreich für die Verwirklichung dieser Idee, und im November 1905 wurde die Hochofenwerk Lübeck Akt.-Ges. mit einem Aktienkapital von vier Millionen Mark gegründet. Die Bestrebungen, großindustrielle Betriebe an der Wasserkante zu schaffen, wurden vom Staate Lübeck und der Handelskammer durch Uebernahme eines namhaften Aktienkapitals gefördert. Mit den Vorarbeiten wurde im Winter 1905/06 begonnen; am 8. Mai 1906 erfolgte die Grundsteinlegung zum ersten Hochofen, der am 8. August 1907 angeblasen wurde. Ein weiterer Hochofen war 4 Wochen später in Betrieb.

Die Hüttensohle liegt auf + 13,5 NN., die Hafenanlage auf + 2,25 NN. Die eigentliche Hochofenanlage besteht aus 3 Hochöfen mit 28,3—30,2 m Höhe der Gichtbühne über Hüttensohle und einer Leistungsfähigkeit von 180—220 t Roheisen pro Tag und Ofen. Zur Versorgung der Hochöfen mit dem erforderlichen Rohmaterial dienen elektrisch angetriebene Schrägaufzüge mit kippbaren Wagen, deren Inhalte in mit Trichterdrehwerk versehene doppelte Gichtverschlüsse nach Bauart Langen entleert werden. Die für den Hochofenbetrieb erforderliche Gebläseluft mit

einem Druck von 0,3 bis 0,7 Atm. wird in mit Gichtgas betriebenen Großgasmaschinen erzeugt, in Winderhitzern, von denen je 4 Stück zu einem Ofen gehören, auf ca. 900° angewärmt und in den unteren Teil des Hochofens eingedrückt.

Erzeugt werden sämtliche Roheisensorten, und zwar in erster Linie Qualitäts-Gießerei-Roheisen, Haematit und Spezial-Haematit mit unter 0,05% Phosphor, Gießerei I, Deutsch III und Stahleisen. Das erblasene Roheisen wird auf Gießbetten in Sandformen zu Masseln von je ca. 50 kg vergossen. Die Verladung der Masseln geschieht durch über den Gießbetten laufende elektrische Laufkrane. Die im Hochofen erzeugte flüssige Schlacke wird mit Wasser granuliert und auf Eisenportland-Zement und Schlackensteine weiter verarbeitet. Das aus dem oberen Teil der Hochöfen abgezogene Gichtgas findet Verwendung zur Beheizung der Winderhitzer und Dampfkessel, der Trockenöfen der Zementfabrik, für die Feuerungen von Brikettanlage und Röstöfen der Kupferhütte und zum Betrieb der Großgasmaschinen.

Die Hafenanlage besteht aus einem ca. 60 m breiten, 7,6 m tiefen Becken von ca. 400 m Länge, das werksseitig durch eine Kaimauer aus Eisenbeton begrenzt wird, den erforderlichen Vorratsräumen und Lagerplätzen und aus 5 elektrisch betriebenen Verladekranen mit 75 m Spannweite und einer Leistungsfähigkeit von 75 t Erz pro Stunde.

Die Kokerei stellt den für den Hochofenbetrieb erforderlichen Hüttenkoks her. Ausgangsmaterial ist Ruhrkohle, die mit Schiff und Bahn in der Hafenanlage zum Umschlag gelangt. Vom Lagerplatz am Hafen wird die Kohle mittels selbstfahrenden Talbotwagens nach einem Kohlenturm gebracht, durch Becherwerk und Kratzband in Kohlensilos mit 1200 t nutzbarem Inhalt und von dort aus in Seilbahnförderwagen geschüttet, die über den Koksöfen laufen und diese mit Kohle beschicken.

Die Verkokung der Kohle findet statt in 8 bis 9 t Kohle fassenden, 2400 mm hohen, 540 mm breiten und 10 m langen Kammern, die zu 3 Batterien mit zusammen 145 Oefen mit Regenerativfeuerung zusammengefaßt sind. Das Kokereigas wird in besonderen Vorlagen getrennt nach dem Heizwert abgefangen und teilweise als Leuchtgas nach Lübeck geleitet. Der ärmere Teil dient als Betriebsgas zur Beheizung der Koksöfen, Kessel und Brikettöfen. Mit Hilfe elektrisch betätigter Verladewagen werden die Kammerinhalte über die Koksrampe hinweg direkt in die Gichtkübel mit je 1 cbm Inhalt abgezogen und durch eine elektrische Lokomotive nach dem Hochofen befördert. Die Kokerei besitzt eine Durchsatzfähigkeit von 800 t Kohle pro Tag.

Aus den Destillationsgasen werden in einer besonderen Nebenproduktenanlage Teer, Ammoniaksalz und Benzol gewonnen. In einer Teerdestillation wird der Teer auf Leichtöl, Waschöl, Naphthalin- und Anthrazenöl sowie Naphthalin, Anthrazen und Pech weiter verarbeitet.

Die Zementfabrik besitzt eine Leistungsfähigkeit von 120 000 t Zement pro Jahr. Ein kleiner Teil der im Hochofenbetrieb anfallenden Schlacke wird in einer der Zementfabrik angegliederten Steinfabrik mit einer Leistungsfähigkeit von ca. 20 000 Steinen pro Schicht zu Schlackensteinen verarbeitet. Für die Zementherstellung werden die aus Hochofenschlacke und Kalk bestehenden Rohmaterialien in mit Gichtgas beheizten Trockentrommeln getrocknet, in richtigem Verhältnis gemischt, in sogenannten Solomühlen, System Polysius, gemahlen und in 2 Drehöfen mit einer Länge von 43 m und einem Durchmesser von 2,1 Meter mit eingebauter Kühltrommel von 18 m Länge und 1,6 m Durchmesser zu Klinkern gebrannt. Die Befeuerung der Drehrohröfen geschieht durch eine Kohlenstaubfeuerung. Der gewonnene Klinker wird mit Hochofenschlacke vermischt und gemahlen. Der hierdurch gewonnene Eisenportlandzement Marke „Granit" wird in Silos mit einem nutzbaren Inhalt von 2500 t geschüttet und von dort aus verladen.

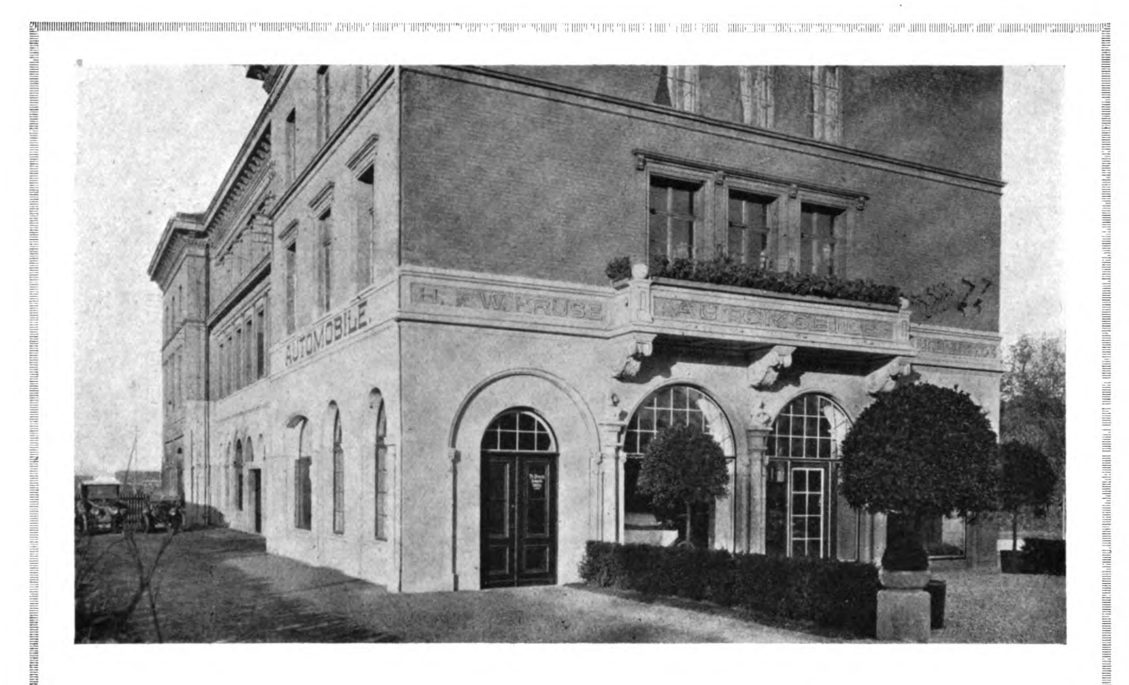
Der Zementfabrik wurde neuerdings angegliedert eine Zementwarenfabrik mit einer Leistungsfähigkeit von 15 000 t Zementwaren pro Jahr, zur Herstellung von Betonrohren in allen Formaten, Kabelkästen, sowie der für Siedlungsbauten benötigten Betonwaren (Dachziegeln, Fensterstürze, Spülsteine, Rinnenkästen, Fliesen).

Die Kupferhütte ist gebaut für die Verarbeitung von kupferhaltigen Abbränden. Die eisenhaltigen Rückstände werden in einer Brikettanlage mit 2 Brikettöfen auf Briketts verarbeitet, zur Hochofenanlage zurückgegeben und das Kupfer als sogenanntes Zementkupfer weiter verarbeitet.

Die Strom- und Winderzeugung erfolgt in Großgasmaschinen der Firma Thyssen und Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, deren Abhitze durch besondere Abhitzekessel zur Dampferzeugung ausgenutzt wird.

Die im Werk benötigten Dampfmengen werden der Hauptsache nach in der Hauptkesselanlage mit 14 Dampfkesseln und einer gesamten Kesselheizfläche von 1920 qm erzeugt.

An das Werk ist angegliedert eine Beamten- und Arbeiterkolonie mit insgesamt 250 Wohnungen. Außerdem besitzt das Werk noch rund 90 Wohnungen in Kücknitz, Lübeck und Schlutup. Eine gut eingerichtete Bäckerei und ein Kaufhaus versorgen die Werksangehörigen mit den täglichen Bedarfsartikeln.

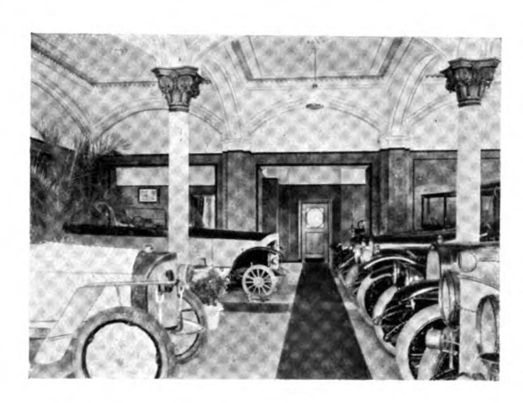


H. u. W. Kruse · Lübeck
Automobile



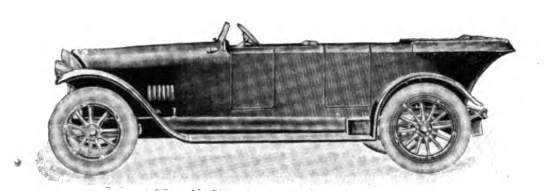
IM Zusammenhang mit der Entwicklung Lübecks nach dem Kriege als Industrie-, Innen- und Außenhandelsplatz steht die Errichtung der neuen Automobilhallen der Firma H. & W. Kruse, Lübeck, Alter Bahnhof. Dieselben liegen mit am Zugang zum Geschäftszentrum der Stadt. Das Unternehmen wurde hier als selbständige Niederlassung ausgebaut. Nachdem bereits im Jahre 1917 der Plan hierzu gefaßt war, mußte derselbe jedoch damals wegen der kriegswirtschaftlichen Schwierigkeiten sowie letzten Endes auch wegen des Mangels an geeigneten Räumen und der damit zusammenhängenden hohen Baupreise zurückgestellt werden. Im Juni 1920 gelang es dann endlich, die jetzigen Räume vom Lübecker Staat zu erhalten, worauf sofort mit den notwendigen baulichen Veränderungen begonnen werden konnte. Im Laufe einer dreimonatigen Bauzeit entstanden dann die heutigen modernen Verkaufs-, Reparatur- und Verwaltungsräume. Dem Innern entspricht das neue Aeußere. Die Fassade zusammen mit der vorgelagerten breiten Platzgestaltung bilden heute eine Zierde und einen lebhaften Anziehungspunkt im Verkehrsbild.

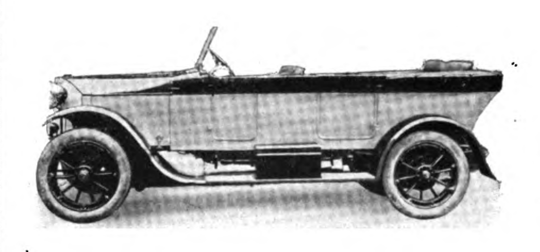
In gut beleuchteten Räumen werden die verschiedensten Wagentypen zum Verkauf gestellt. Das einfache derbe Gebrauchsautomobil, die mit allen technischen Neuerungen und allem

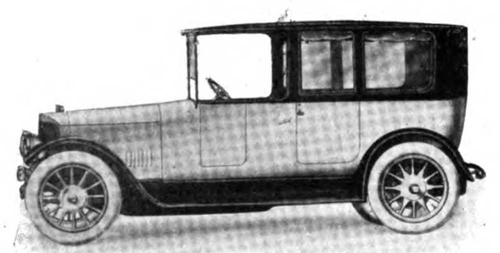


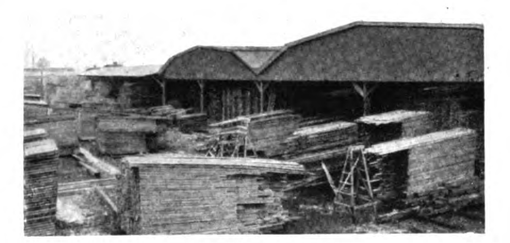


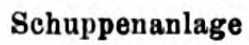
Komfort ausgestattete Luxuslimousine, sowohl wie der zweisitzige Selbstfahrer neben dem Lieferungs- und Lastwagen. Das allmähliche Aufleben des Unternehmungsgeistes brachte erfreulicherweise auch eine starke Nachfrage nach kleinsten Geschäfts- und Lieferungsrädern. Mehrere Spezialwagen, Omnibusse, Krankenwagen und die schon genannten Lieferungswagen, nach eigenen oder gegebenen Vorschlägen konstruiert, konnten bereits nach kürzester Zeit geliefert werden. — Als praktisch und wertvoll hat sich die Anlage eines umfangreichen Magazins mit Ersatzteilen, Bereifungen pp. verbunden mit Reparaturraum im Hause selbst, für die Kundschaft, wie für den eigenen Geschäftsbetrieb erwiesen. — So hat sich das Unternehmen trotz der schwierigen Zeitumstände gut einführen können und das Vertrauen weitester Kreise erworben.











Schuppenanlage



Anschlussgleis und Verladeschuppen

Lübecker Hobelwerk

G. m. b. H.

Lübeck



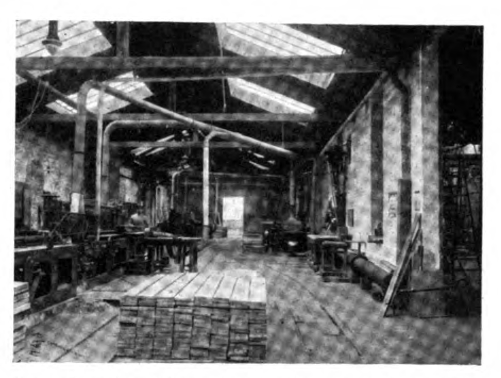
SCHON seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts erfreut sich die Lübecker Holzindustrie und der Holzhandel allgemein eines besonders guten Rufes. Sie sind für Lübeck von ausschlaggebender Bedeutung. — Besondere Beachtung verdient die Holzbearbeitung, die in großem Umfange von dem Lübecker Hobelwerk G. m. b. H., Lübeck, in ihrem unmittelbar am Elbe—Trave-Kanal gelegenen Werke betrieben wird. — Die Gesellschaft ist 1910 gegründet und hat sich aus bescheidenen Anfängen im Laufe der Jahre zu einer der ersten Unternehmungen der Holzbearbeitungsindustrie entwickelt. — Die bevorzugte Lage Lübecks als Ostseehafen ermöglicht dem Werk den direkten Import der Rohprodukte aus den transatlantischen und nordischen Ländern, sowie die Einfuhr polnischer Schnittmaterialien und der Holzerzeugnisse der ehedem russischen Ostseeprovinzen unter Benutzung der Seehäfen, Danzig, Königsberg und Memel, während gute Eisenbahnverbindungen und die in Lübeck mündenden Binnen-Wasserstraßen eine vorzügliche Verbindung mit den holzproduzierenden Landesteilen Deutschlands herstellen. Das Werk verfügt über ausgedehnte Lagerplätze und Schuppenanlagen; letztere bedecken etwa 9000 qm. Das eigene normalspurige Anschlußgleis ist mit sämtlichen Lagerplätzen, Fabrikräumen und den Bearbeitungsmaschinen durch eine ausgedehnte Schmalspurgleis- und Schiebebühnen-Anlage verbunden. Den elektrischen Strom zum Betrieb der Holzbearbeitungsmaschinen und zur



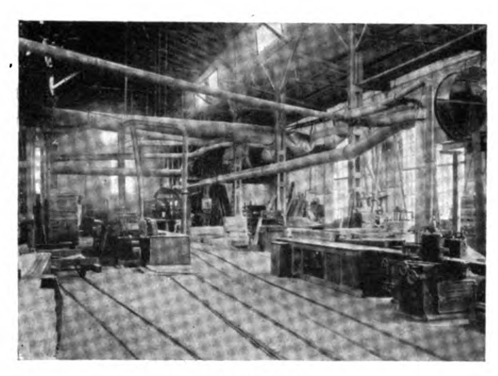
Fabrikgebäude



Holzlagerplatz mit Schiebebühnenanlage



Autom. Spund- u. Leimmaschinen, autom. Trenn- u. Saumsägen



Hobelwerk

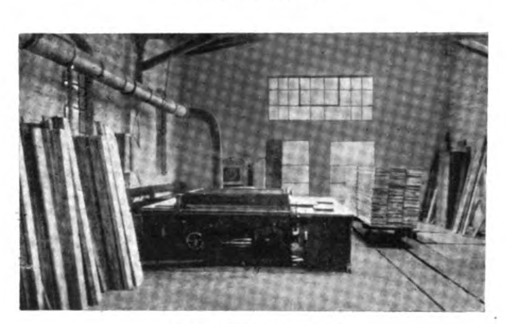
Speisung der großen Lichtanlage liefert die eigene Kraftanlage.

Die Fabrik, die mit zahlreichen Bearbeitungsmaschinen modernster Konstruktion ausgerüstet ist und eine große Handtischlerei besitzt, besteht aus 4 Abteilungen. Sie beschäftigt sich in der Hauptsache mit der Herstellung von Fußböden, (Hobeldielen), Scheuerleisten, allen Arten Profilleisten, sowie in großem Maße mit der Fabrikation von Türen, Türfutter, Türbekleidungen, sowie Möbelfabrikaten und Kistenteilen.

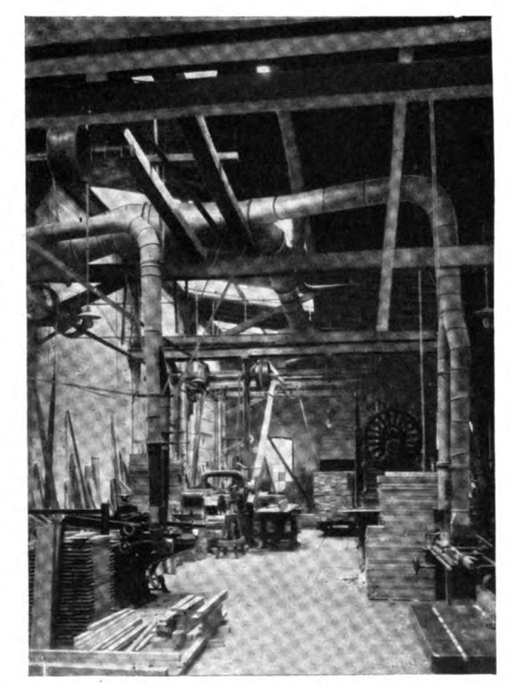
Besondere Erwähnung verdient noch die sehr leistungsfähige Holztrocknungsanlage, auch sei noch auf die vielverzweigte Späneabsaugung verwiesen, die das anfallende Spänegut von sämtlichen Arbeitsmaschinen automatisch aufsaugt und direkt auf die Kesselfeuerung befördert.



Holztrockenanlage



Grosse Schleifmaschine



Maschinentischlerei



Lüders & Stange

Lübeck und Hamburg

Spedition • Reederei • Befrachtung
Flußschiffahrts-Betrieb

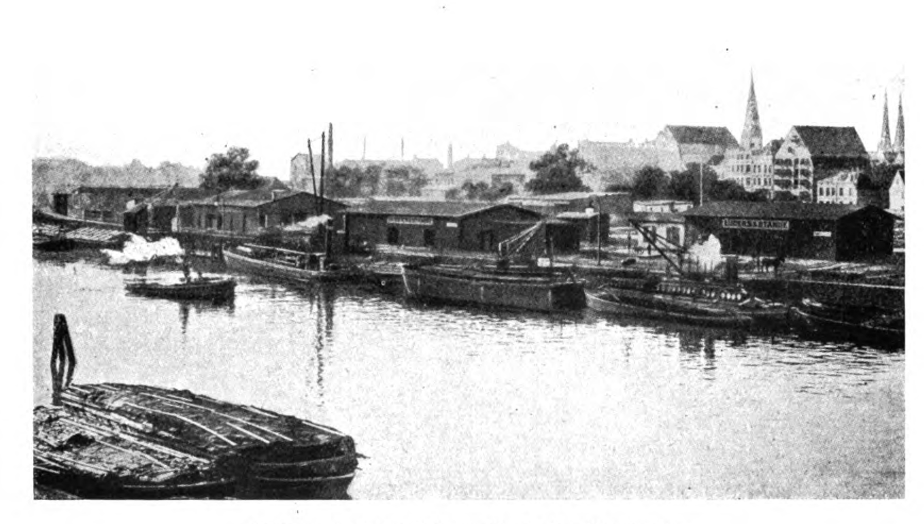


DIE Firma wurde im Jahre 1865 gegründet. Sie ist somit eine der ältesten am Verkehr und Schiffahrt beteiligten Firmen des hiesigen Platzes. Gleichzeitig mit der Gründung in Lübeck wurde auch in Hamburg ein Zweiggeschäft errichtet.

Durch ihre von vornherein nahen Beziehungen zu den nordischen Ländern, besonders Skandinavien, die sich im Laufe der Jahre und durch die Uebernahme der Vertretung mehrerer schwedischer Reedereien noch fester und enger gestalteten, nimmt die Firma an dem Verkehr mit diesen Ländern hervorragenden Anteil.

Die Verbindungen mit den anderen europäischen und den transatlantischen Ländern werden hauptsächlich von dem Hamburger Hause gepflegt.

Ein besonderen Zweig des Geschäftes bildet auch die Befrachtungsabteilung, die, obwohl erst in den letzten Jahren mehr ausgebaut, bereits einen sehr umfangreichen Erfolg gezeitigt hat.



Abteilung für Flußschiffahrt am Kanalhafen (Wasserseite)

Seit 1900, dem Jahre der Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals, ist die Firma auch in der Flußschiffahrt in reger Weise beteiligt.

Dieser Geschäftszweig wird durch die räumlich vom Hauptgeschäfte getrennte, am Kanalhafen belegene

„Abteilung für Flußschiffahrt“

versehen.

Ein etwa 6000 qm großer Platz mit vier großen Lagerschuppen, elektrisch betriebenen Ladekränen entspricht dem Umfange des Geschäftsbetriebes, der in der Fahrt mit zwei Eildampfern, Bugsierdampfern, hinreichenden Kähnen, Leichtern und Schuten aufrechterhalten wird. In der Hauptsache findet der Güteraustausch auf diesem Wasserwege mit Hamburg, Magdeburg und den oberhalb Magdeburg belegenen Elbhäfen, aber auch nach den Häfen der Saale und der Oder statt.

Der Platzverkehr bezw. der unmittelbare Umschlag an die Seeschiffe wird durch die Ewerführerei-Abteilung bewerkstelligt, soweit derselbe nicht durch die Kähne und Leichter direkt erfolgt.

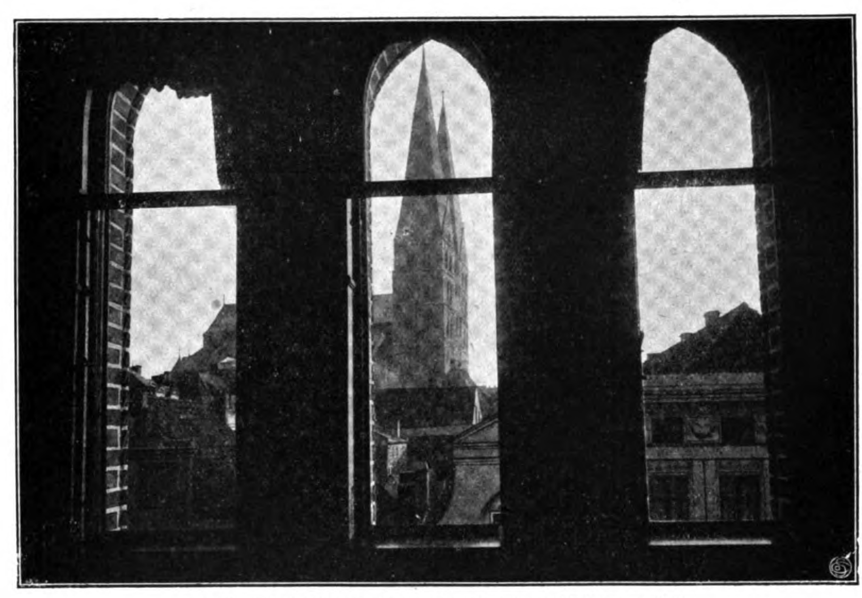


Geschäftshaus L. Possehl & Co. 1909

L. Possehl & Co., m. b. H.
Nordisches Erzkontor G. m. b. H.
Possehl
Eisen- und Stahl-Gesellschaft m. b. H.
Possehl's Eisen- und Kohlenhandel G. m. b. H.

SEIT Jahrhunderten dient ein großer Teil des Lübecker Handels der Aufgabe, die Produkte des skandinavischen Nordens dem deutschen und mitteleuropäischen Inlande zuzuführen.

Unter den mit diesem Handel sich befassenden Häusern nimmt die Firma Possehl nicht nur in Lübeck, sondern an der ganzen deutschen Nord- und Ostseeküste unbestritten einen aller-



Blick vom Konferenzsaal des Geschäftshauses auf St. Marien, Lübeck

ersten Rang ein. Sie hat, 1847 gegründet und ursprünglich auf den Platz und die Provinz beschränkt unter der weitsichtigen Leitung ihres genialen früheren Chefs Senator Emil Possehl ihre Beziehungen mit den Jahren immer weiter ausgedehnt. — Sie versorgt jetzt mit skandinavischen Produkten, hauptsächlich schwedischen Eisen-Erzen und schwedischem Eisen und Stahl, die Industrie Europas und vieler überseeischer Länder.

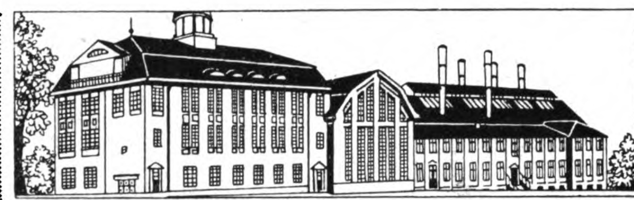
Diese Tätigkeit verteilt sich auf die einzelnen Possehl-Gesellschaften wie folgt:

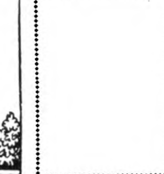
Das Nordische Erzkontor G. m. b. H. in Lübeck beliefert aus eigenen und fremden Gruben die mitteleuropäische Hütten-Industrie sowie die chemischen und Cellulose-Werke Mitteleuropas mit Erzen und Schwefelkiesen. Eigene Reederei und gemietete Schiffe besorgen den Seetransport der Erze und Kiese und die Weiterbeförderung von den Ostsee- und Nordseehäfen nach den Mittelpunkten der Industrie in Rheinland-Westfalen, Oberschlesien und Oesterreich.

Die Possehl Eisen- und Stahl-Gesellschaft m. b. H. in Lübeck bringt die in ihren eigenen großen schwedischen Werken erzeugten Qualitäts-Eisen- und Stahlprodukte in den Konsum der deutschen Qualitäts-Eisenindustrie; auch die übrigen kontinentalen und überseeischen Länder werden von dieser Gesellschaft mit schwedischen und sonstigen Eisen- und Stahlprodukten versorgt.

Das alte Lübecker Platzgeschäft des Hauses, aus dem die Firma ursprünglich hervorgegangen ist, heute Possehl's Eisen- und Kohlenhandel G. m. b. H. hat seit langem die engen Grenzen Lübecks überschritten. Am Platz besitzt es heute die führende Stelle im Kohlen- und Eisenhandels-Geschäft. Neuangliederung und Ausdehnung im Reederei- und Schleppbetrieb, industrielle Beteiligungen und Aufnahme des Exportgeschäftes haben auch diesem Zweig des Geschäfts neue Absatzgebiete im In- und Auslande zugeführt.

So hat sich im alten Lübeck aus der vor mehr als 70 Jahren aus bescheidenen Anfängen gegründeten Firma L. Possehl & Co. ein starkes vielverzweigtes Großhandelshaus mit starkem industriellem Einschlag entwickelt, ein weithin sichtbares Zeugnis hanseatischen Unternehmungsgeistes und kaufmännischer Tatkraft.





Überlandzentrale Lübeck

DIE „Ueberlandzentrale Lübeck" wurde im Jahre 1910 von der „Siemens" Elektrische Betriebe, A.-G., Berlin, ins Leben gerufen, nachdem die Verwaltungsbehörde für Städtische Gemeindeanstalten in Lübeck Ende 1909 mit der genannten Gesellschaft einen 30 jährigen Stromlieferungsvertrag abgeschlossen hatte. Die Stadt Lübeck wurde hierdurch der Notwendigkeit enthoben, ein eigenes Drehstromwerk zu errichten. — Neben der Versorgung des Lübeckischen Staates hatte es sich die Ueberlandzentrale Lübeck auch zur Aufgabe gemacht, die umliegenden Städte, Kreise und landwirtschaftlichen Genossenschaften mit elektrischer Energie zu beliefern.

Bei der Projektierung des Kraftwerkes war man davon ausgegangen, die überschüssigen Gichtgase des Hochofenwerkes in Herrenwyk als Brennstoffmittel mit zu verwerten. Die Erbauung des Werkes erfolgte daher 1910 in unmittelbarer Nähe des Hochofenwerkes.

Der erste Ausbau umfaßte von der Germania-Werft in Kiel gelieferte zwei Drehstrom-Dampfturbinen à 3000 PS. und eine von 1500 PS. Als Maschinenspannung wurde 6000 Volt, als geeignete Fernleitungsspannung 30 000 Volt gewählt. Für die Speisung der Fernleitungen gelangten drei Transformatoren mit einer Leistung von je 2500 K.V.A. zur Aufstellung. Als Dampferzeuger wurden drei Kessel für Gasfeuerung und zwei Babcock-Sektions-Wasserrohr-Kessel von 400 qm Heizfläche mit Kettenrostfeuerung, Ueberhitzer von je 100 qm und Economiser von je 203 qm Heizfläche aufgestellt.

Die Inbetriebnahme der Ueberlandzentrale Lübeck begann mit Jahresanfang 1911 mit der Stromlieferung an das Städtische Elektrizitätswerk Lübeck. Für die Zuleitung zu diesem Werke waren zwei Erdkabel von 3×50 qmm Kupferquerschnitt verlegt. Zur Kreuzung der Trave bei der Herrenbrücke bei Siems wurden in die Travesohle eingebettete Flußkabel eingefügt.

Im April 1911 erfolgte der Anschluß einiger industrieller Werke in Lübeck und zwar vermittelst eines im Elektrizitätswerk Lübeck unmittelbar an die Kabel Zentrale-Elektrizitätswerk angeschlossenen Erdkabels von 3×50 qmm Kupferquerschnitt. Im Juni desselben Jahres konnte die Inbetriebnahme der 55 km langen 30 000voltigen Fernleitung Herrenwyk—Wismar vorgenommen werden. Die Kreuzzung der Hochspannungsleitung Zentrale-Wismar mit der Trave bei Schlutup erfolgte oberirdisch vermittelst zweier, etwa 250 m von einander entfernter ungefähr 70 m hoher Eisentürme. — Mit der Stadt Wismar war ein 25jähriger Stromlieferungsvertrag abgeschlossen worden, nach welchem sich die Stadt verpflichtete, ihr eigenes Werk während dieser Zeit nicht zu erweitern. Auch mit der inzwischen gegründeten Grevesmühlener Elektrizitäts-Genossenschaft, e. G. m. b. H., in Grevesmühlen, die einen Teil des westlichen Mecklenburg umfaßt, wurde ein 25jähriger Stromlieferungsvertrag getätigt. Hierzu wurde in Grevesmühlen eine Hauptwandlerstation errichtet, in welcher der 30 000-voltige Strom auf 11 000 Volt transformiert wird für die Speisung der Leitungen im Landgebiet. Diese Leitungen führen bis zu den angeschlossenen Ortschaften, woselbst in den sogen. Ortswandlern die 11 000 Volt-Spannung auf die Gebrauchsspannung von 380/220 Volt transformiert wird.

In kurzer Folge wurden mit größeren industriellen Unternehmungen in Dänischburg und Schlutup, welche zum Teil ihre vorhandenen Gleichstromanlagen durch Drehstromanlagen ersetzten, Stromlieferungsverträge getätigt. Für den Anschluß dieser Werke wurde einerseits eine 6000 Freileitung über Siems nach Dänischburg, und andererseits eine 6000 Volt-Freileitung nach Schlutup verlegt. An letztere gelangte dann auch der Ort Schlutup zum Anschluß. Außerhalb des Ortes wurde eine kleine Transformatorenstation gebaut, von der die Niederspannungs-Verteilungsleitungen ausgehen.

Im Jahre 1911 kamen auch noch die Verhandlungen mit der Kreis Oldenburger Elektrizitäts-Genossenschaft, e. G. m. b. H. in Cismar, nachdem auch die Insel Fehmarn sich zum Anschluß bereit erklärt hatte, zum Abschluß. Mit der Herstellung dieser 60 km langen Fernleitung nach Goel wurde sofort begonnen, so daß dieselbe schon im Dezember 1911 in Betrieb gesetzt werden konnte. In Goel in Holstein wurde ähnlich wie in Grevesmühlen eine Hauptwandlerstation errichtet.

Im Juli 1913 wurde ein Stromlieferungsvertrag mit dem Landesverband des Fürstentums Lübeck abgeschlossen. Der Bau der Anschlußleitungen im Gebiet des Fürstentums Lübeck war 1914 so weit gediehen, daß im November desselben Jahres die Station Gleschendorf in Betrieb genommen werden konnte.

Mit den Kreisen Stormarn, Segeberg und Lauenburg wurden ebenfalls im Jahre 1913 Stromlieferungsverträge getätigt, und konnten die hierfür in Frage kommenden Hochspannungsleitungen schon im Oktober desselben Jahres in Betrieb genommen werden. Die erforderlichen Hauptwandlerstationen gelangten in Bargteheide, Segeberg und Mölln zur Aufstellung. —

Es folgten dann weitere Anschlüsse industrieller Werke in Lübeck, Siems, Dänischburg und Schlutup, sowie die Herstellung einer Leitung nach Travemünde zur Entlastung des dortigen Elektrizitätswerkes, so daß sich nunmehr in dem Kraftwerke die Aufstellung einer weiteren Maschine und neuer Kessel dringend notwendig machte. Anfang 1914 wurde infolgedessen die Zentrale durch eine Escher-Wyss-Dampfturbine von 7500 PS. Leistung erweitert, so daß jetzt 15 000 PS. zur Verfügung stehen.

In Verbindung hiermit gelangten zwei von der Firma Babcock und Wilcox gelieferte Kohlenkessel von 400 qm Heizfläche mit Kettenrostfeuerung mit Ueberhitzer und gemeinsamem Economiser zur Aufstellung. Ferner wurden im gleichen Jahre noch zwei Steinmüller-Universal-Kessel von 400 qm Heizfläche, geeignet für Verbrennung von Gichtgasen und für Kohlenfeuerung, aufgestellt. 1915 wurde das Kesselhaus durch zwei Steinmüller-Wasserrohr-Kessel für reine Kohlenfeuerung von je 400 qm Heizfläche mit Kettenrosten, und in diesem Jahre nach Abbruch der zuerst aufgestellten drei Gaskessel durch weitere zwei Babcock-Sektions-Wasserrohr-Kessel von je 600 Quadratmeter Heizfläche, für 14 Atm. Ueberdruck, mit Ueberhitzer von je 183 qm Heizfläche, mit Kettenrostfeuerung von je 20 qm Rostfläche, erweitert, so daß nunmehr zwei Kessel für Gas- und Kohlenfeuerung und acht Kessel für reine Kohlenfeuerung mit einer Gesamtheizfläche von 4400 qm zur Verfügung stehen.

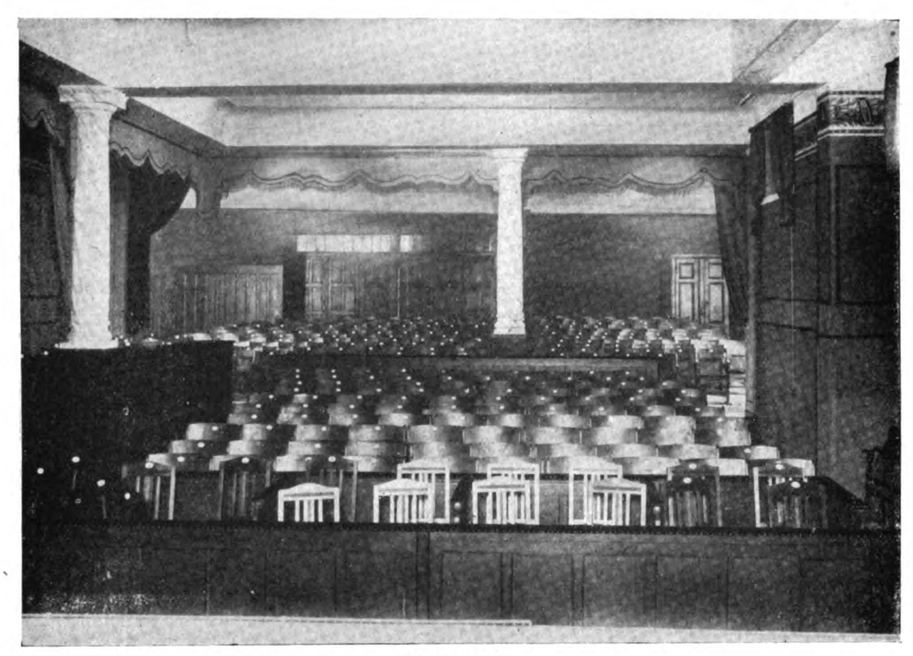
Während die Zentrale vor dem Kriege meist mit englischer Kohle versorgt wurde, kommen jetzt in der Hauptsache Steinkohlen aus dem westfälischen Industriebezirk zur Verfeuerung, die sowohl auf dem Wasserwege, als auch auf einem im Jahre 1916 hergestellten Anschlußgleise an die Zentrale herangebracht werden können. Für das Heranbringen der Kohlenwagen von der Uebergabestelle bei der Kücknitzer Mühle bis zum Kraftwerk dient eine feuerlose Lokomotive.

Im Laufe dieses Jahres wurden 18 ländliche Gemeinden des Lübeckischen Staatsgebietes angeschlossen, sowie die Schiffswerften Brückenbau Flender A.-G. und Travewerk Gebr. Goedhart A.-G. in Siems.

Die gesamten 30 000 und 6000 Volt Hochspannungs-Fernleitungen haben eine Länge von rund 237 km, während das Erdkabelnetz eine solche von ca. 45 km hat.

Eine eigene auf den Hochspannungsmasten verlegte Telefonanlage sichert eine gute Verbindung zwischen der Zentrale und den Hauptwandlerstationen.

Angeschlossen sind zurzeit etwa 800 Gemeinden und Güter, die Elektrizitätswerke in Lübeck, Wismar und Travemünde, der Ort Schlutup, der größte Teil der industriellen Unternehmungen in Lübeck, Siems, Dänischburg und Schlutup, das Bergedorfer Eisenwerk in Bergedorf, das Wasserwerk Großensee. — Versorgt wird ein Gebiet von rund 6000 qkm mit etwa 450 000 Einwohnern. — Der Gesamtanschlußwert betrug am 1. Oktober 1920 = 22 113 KW. — Erzeugt wurden im letzten Geschäftsjahre = 23 397 600 KW.



Kammerspiele

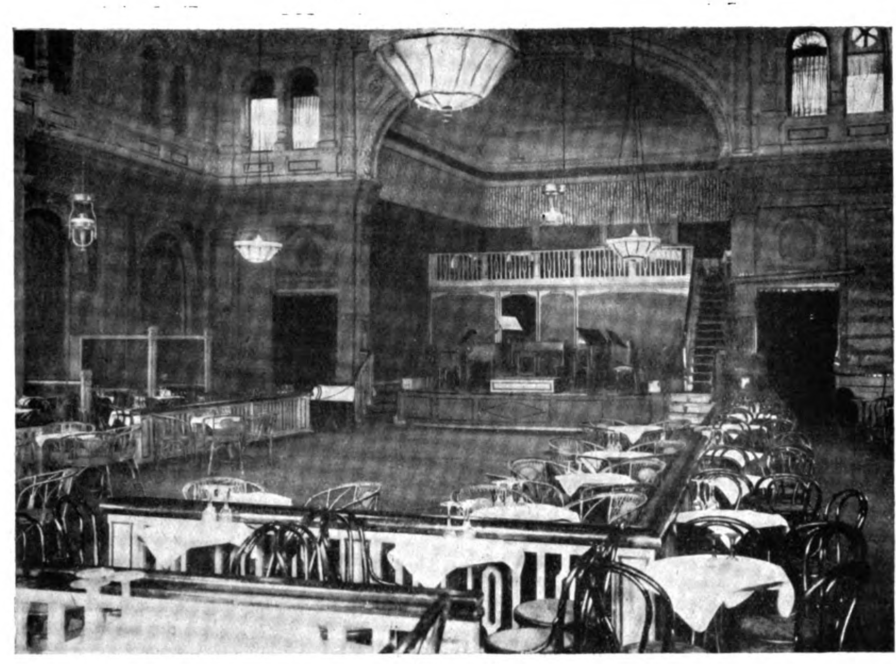
Kammerspiele und »Fledermaus«

Lübeck



IN dem Grundstück Fünfhausen Nr. 17/19 befinden sich in den unteren Räumen „die Kammerspiele des Stadttheaters". Ein Theater welches ca. 500 Sitzplätze aufweist. Ferner befindet sich im Parterre das Restaurant. In den oberen Räumen hat die „Fledermaus" ihren Wohnsitz aufgeschlagen. Die „Fledermaus" bietet bei einem großen Orchester erstklassige internationale Kabaret- und Variétédarbietungen. Zwischen und nach den Vorträgen wird der Innenraum des Lokales dem Tanze freigegeben.

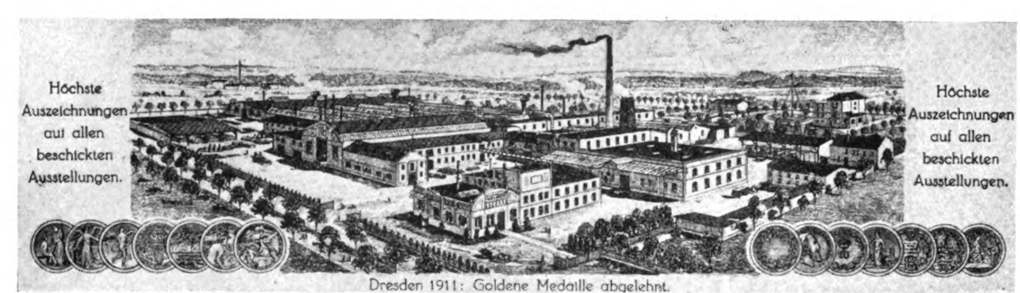
Im ersten Stock befindet sich die intime Bar, die für Lübeck eine Sehenswürdigkeit bedeutet. Die „Fledermaus" ist in ihrem Genre bei weitem das größte Lokal am Platze.



„Fledermaus"



„Fledermaus"-Bar



Fernspr.-Anschl. Nr. 110, 291, 8598, 8599, 3494 — Telegramm-Adresse: Maschinenfabrik Beth

W. F. L. Beth, Maschinenfabrik, Lübeck

SPEZIALITÄTEN:

Industrielle Entstaubungs- und Staubsammelanlagen
Lüftungs-, Entnebelungsanlagen, Trockengasreinigung
Kondensation metallischer Dämpfe
Förderanlagen.

LANGE bevor sich die Einsicht Bahn brach, daß der gesetzliche Schutz der Arbeiter in industriellen Betrieben eingeführt werden müßte — weil bis dahin infolge Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit, sei es seitens der Geschäftsleitung oder auch der Arbeiter nichts oder wenig nach dieser Richtung hin getan wurde — beschäftigte sich der Gründer — Ingenieur Wilhelm Beth — und noch jetzt der alleinige Inhaber der Firma W. F. L. Beth, Maschinenfabrik, Lübeck, damit, einwandfreie Atmungsluft, besonders in den Räumen der Industriezweige zu schaffen, in denen die Stauberzeugung und Entwicklung unvermeidlich. —

Wenn in einzelnen Werken schon Versuche gemacht waren oder wurden, den Industriestaub als gesundheitsschädigende Belästigung zu beseitigen, so erstreckten sich solche durchweg darauf vermittelst sogenannter Wandventilatoren einen Luftwechsel in den Fabrikräumen zu bewerkstelligen. Hierdurch wurde aber im höchsten Fall nur ein unzureichender Teilerfolg erzielt, bei dem als unangenehme Begleiterscheinung wiederum — zuweilen recht gesundheitsschädliche — Zugluft auftrat.

Später wurde die Staubabsaugung durch Exhaustoren, die möglichst an den Quellen wirkten, mit mehr oder minder ausreichendem Erfolg bewerkstelligt. Dabei ergab sich allerdings als unvermeidliche Folge, daß der durch den Exhaustor hinaus geblasene Staub die nahe oder fernere Nachbarschaft unstatthaft belästigte. — Nachdem nun noch hinzukam, daß manche Staubarten äußerst wertvoll, also auch die Wiedergewinnung in des Unternehmers Interesse lag, so war damit naheliegend der Versuch den Staub von der Luft wieder zu trennen, also ihn wieder zu gewinnen, gegeben und um so mehr, als die Erfahrung lehrte, welche großen Vorteile darin lagen, daß der Arbeiter in den Räumen mit gesunder Luft aufmerksamer und fleißiger seiner Tätigkeit nachging, ferner die Maschinen und Apparate länger betriebsfähig blieben. —

Die vielen Versuche zum Zwecke der Staubsammlung vermittelst Kammern zur Staubablagerung, Fliehkraftabschneider, Wasserberieselung usw. hatten aber in praktischen Grenzen gehalten überall ungenügenden Erfolg, so daß weiter eine große Menge Staub ins Freie entwich, die Nachbarschaft belästigte bezw. verloren ging. —

Im besonderen setzten hier denn auch die Arbeiten des Gründers der Firma ein und ist die Trennung schließlich nach langen unentwegten und somit zeitraubenden Versuchen auf das Beste gelungen mit den Staubsammlern „Beth"-Filtern, in denen der Staub an in Form von Schläuchen angebrachten Filterflächen, aus besonderem Filterstoff, zurückgehalten wird. —

Die Vorzüge der „Beth"-Filter wie der „Beth"-Anlagen gab denn auch vielen sonst angesehenen Firmen Veranlassung zur Nachahmung soweit die Schutzrechte verfallen oder die Umgehung der bestehenden Patente es gestatteten, durchweg allerdings mit zweifelhaftem Erfolg. —

Die Firma W. F. L. Beth hat es bei unentwegter Arbeit aus ganz kleinen Anfängen heraus im Laufe eines drittel Jahrhunderts zu einem Weltruf gebracht. —

Es arbeiten dann auch „Beth"-Anlagen in vielen verschiedenen Ausführungen mit „Beth"-Filtern in Verbindung mit „Beth"-Exhaustoren in allen Kulturstaaten der Welt, also außer Europa in Nord- und Südamerika, Asien, Australien und Afrika, für alle Industriezweige, z. B.

Arsenikmühlen,
Aschenseparationen,
Bleihütten,
Bierbrauereien,
Brennereien,
Brikettfabriken,
Chamottefabriken,
Chemische Fabriken,
Chokoladenfabriken,
Cyanamidfabriken,
Dünger- und Guanofabriken,
Emaillefabriken,
Erzaufbereitungen,
Farbenfabriken,
Farbholzmühlen,
Gerbereien,
Getreidemühlen,
Getreidespeicher,
Glasfabriken,
Glasschleifereien,
Glasputzereien,
Goldwarenfabriken,
Gewehrfabriken,
Grützfabriken,
Hanfspinnereien,
Hochofenwerken,
Holzbearbeitungsfabriken,
Isoliermittelfabriken,
Jutespinnereien,
Kakaofabriken,
Kaliwerken (Sulphatfabriken),
Kalksandsteinfabriken,
Kondensation metallischer Dämpfe,
Knopffabriken,
Karbidfabriken,
Kokereien,
Kohlenwerken,
Kupferhütten,
Lohmühlen,
Lumpensortieranstalten,
Malzfabriken,
Metallschmelzereien,
Nesselaufbereitungen,
Phosphatmühlen,
Pneumatische Entladungen,
Mechanische
Porzellanfabriken,
Pulverfabriken,
Reismühlen,
Rauchgasreinigungen,
Roßhaarspinnereien,
Salzwerken,
Sandstrahlgebläsen,
Schwefelkiesaufbereitungen,
Schleifereien,
Schieferwerken,
Schuhfabriken,
Schmirgelwerken,
Sprengstoffwerken,
Stickstoffwerken,
Tonwarenfabriken,
Trockengasreinigungen,
Teppichklopfereien,
Transportanlagen,
Tabakfabriken,
Traßmühlen,
Wolframgruben,
Zementfabriken,
Zinnhütten,
Zinkhütten

usw. usw. usw.

mit über 500 000 □ m Filterfläche.

Obiges Bild zeigt die Größe und Ausdehnung des fast ausschließlich der Gewerbe- und Fabrikhygiene dienenden Unternehmens, das — allerdings mit Unterbrechung durch den Krieg — sich stetig weiter entwickelte, infolge der immer mehr zur Erkenntnis kommenden Pflicht des Arbeiterschutzes.





Königstrasse 46 a — Stammhaus: Königstrasse 46 — Königstrasse 44

Gebrüder Borchers G.m. b. H.

Graphische Kunstanstalt



Buchdruckerei, Steindruckerei
Buchbinderei und Stereotypie

Lithographie, Photochemigraphie
Verlag der Lübeckischen Anzeigen

Lübeck Königstr. 46

UNTER den Lübecker Druckstätten auf dem Gebiete des Werk-, Merkantil- und Zeitungsdruckes, bildet seit mehreren Jahrhunderten die Firma Gebrüder Borchers G.m.b.H., Lübeck, Königstraße 46, eine der hervorragendsten und leistungsfähigsten. Noch sind Werke der Firma — meist kirchlichen Inhalts — aus dem 15. und 16. Jahrhundert in Bibliotheken und Privatbesitz vorhanden, die in ihrem klaren Letternmaterial zeigen, welchen entscheidenden Wert die Firma durch alle Jahrhunderte auf die Ausstattung in Schriften, Papier und Farbe der von ihr vervielfältigten Werke und Schriftstücke zur Erzielung einer vornehmen Wirkung legte. Diese Tradition hat sich — nach außenhin mehr oder weniger bemerkt — bis auf den heutigen Tag fortgesetzt. Die letzten Jahrzehnte haben mit ihren modernen künstlerischen Schöpfungen an Schriftenmaterial, im Maschinenpark und der Papierauswahl der graphischen Kunstanstalt zu einer führenden Rolle verholfen, die weit über Lübeck hinaus anerkannt wird. Alle modernen Schriftkünstler von Eckmann bis Behrens, Hupp, Lucian Bernhard, Prof. Glaß, Prof. Tiemann,

Prof. Czeska und andere sind mit ihren Schriften und Buchausstattungsstücken aus den Schriftgießereien von Klingspor-Offenbach, Gentzsch und Heyse-Hamburg, W. Woellmer-Berlin, Schelter u. Gieseke-Leipzig, Berthold A.-G.-Berlin, Ludwig & Meyer und Stempel-Frankfurt a. M., in den Beständen der Druckerei vertreten.

Neben dem modernen Buchdruckverfahren pflegt die Firma fast alle Zweige der vervielfältigenden Kunst auf dem Gebiete des Buch- und Steindrucks, der Lithographie, der photomechanischen Klischeebereitung, der Photographie, der Stereotypie, der Buchbinderei usw. Die Erzeugnisse der Firma sind so mannigfaltiger Art, daß vom einfachsten Einladungszettel bis zum feinsten Diplom, von der einfachsten Visitenkarte bis zur vielfarbigen Prunkdrucksache, in jedem Umfang vom kleinsten Blatt bis zum vielbogigen Werk ungefähr alles erzeugt wird, was in das Gebiet der vervielfältigenden Kunst gehört.

An das eigentliche Druckereiunternehmen gliedert sich als zweiter Hauptzweig der Zeitungs-, Buch- und Verordnungsverlag. Die „Lübeckischen Anzeigen" und „Lübecker Zeitung", das Haupt-Handels- und Schiffahrtsblatt Lübecks erscheint seit 1751 — also im 172. Janrgang — im Verlage der Firma.

Interessant ist ein kurzer Rückblick auf den Werdegang des 1524, also vor fast 400 Jahren durch Ludwig Dietz aus Speyer begründeten Druckereiunternehmens; in langer Reihe folgen die Besitzer Johann Ballhorn (dem ins Sprichwort übergegangenen Lübecker Buchdrucker), Albrecht, Jauch, Schmalherzen, Green, Borchers (letztere seit 1807) und deren Erben, Dir. G. W. Rey und Dr. Crome bis zu der im Jahre 1907 erfolgten Begründung einer G. m. b. H. unter der Leitung von Adolf Rey und W. Dahms.

Auch der Betriebsort hat im Laufe der Jahrhunderte wiederholt gewechselt, die Hundestraße, die Königsstraße, an vier verschiedenen Stellen (Ecke der Hundestraße) sah die mit tüchtiger Sachkenntnis betriebene Druckerei. Seit 1886 in das ehemals Nölting'sche Patrizierhaus, Königstraße 46, übergesiedelt, nahm das Unternehmen hier erheblichen Aufschwung, der wiederholte Um- und Erweiterungsbauten, zuletzt eines umfangreichen Aufbaues des Vorderhauses im Jahre 1919/20 und den Erwerb der beiden Nachbargrundstücke, Königstraße 44 und 46 a, zur Folge hatte. Die am Kopf wiedergegebene Abbildung zeigt die Vorderseite des der Firma gehörenden Grundbesitzes. Die Ausdehnungsfähigkeit der Betriebsräume ist durch solche Maßnahmen auch weiterhin gewährleistet.

Die Firma beschäftigt in ihrer kaufmännischen und ihren technischen Abteilungen, in ihrem Schriftleitungs- und Verlagsbetriebe an Mitarbeitern: 2 Geschäftsführer, 6 Redakteure (darunter 1 Handelsredakteur für Skandinavien und 2 Stenographen), 12 kaufmännische Angestellte, 80 technische Angestellte, 40 Boten und Botenfrauen für Druckerei und Zeitungsbetrieb.

Der Betrieb umfaßt in Buch- und Steindruckerei: 9 Schnellpressen, 1 Rotationsmaschine, 12 Tigel- und Hilfsdruckpressen, Stereotypie-Einrichtung mit Gießinstrumenten und Kalander, 16 Setzmaschinen (Typograph, Linotype, Monotype), 4 Papierschneidemaschinen und zahlreiche Hilfsmaschinen für die Buchbinderei, vollständig eingerichtetes Lithographisches und Photographisches Atelier, automatische Aetzeinrichtung und Aetzmaschinenanlage, vollständig eingerichtete Maschinenbau- und Schlosser-Hilfswerkstatt. Die Maschinen werden angetrieben durch etwa 60 Elektromotoren verschiedener Größe. Der Werk-, Akzidenz- und Zeitungssetzerei stehen etwa 1500 verschiedene Schriftarten und viele hundert Klischees und Buchverzierungen mancherlei Art zur Verfügung, zwei Kraft- und zwei Handlastenaufzüge vermitteln den Verkehr vom Keller bis zum vierten Obergeschoß. Von der im Keller liegenden Zentralheizung wird der Gesamtbetrieb mit Wärme versorgt. In zwei großen Schaufenstern werden die neuesten Zeitungs- und sonstigen Verlagssachen sowie Druckmuster zur Auslage gebracht.

Ganz besondere Aufmerksamkeit widmet die Anstalt dem Verkehr mit industriellen und Schiffahrtsunternehmungen, deren größten zu dem zahlreichen Kundenkreis der leistungsfähigen Firma zählen.

Die Firma unterhält Bankkonten bei fast sämtlichen Banken Lübecks einschließlich Reichsbank. Die Fernsprech-Anschlüsse haben die Nummern 9000, 9001 und 9006. Die Telegramm-Adresse lautet: „Adreßhaus Lübeck".

Die diesem Aufsatz beigefügten Abbildungen sind in den eigenen Ateliers des Hauses gezeichnet und geätzt.



Lübeck — Blick auf die Stadt von Osten

Wilhelm Bade · Schlutup b./Lübeck

Drahtanschrift: Heringsbade * Hafenstraße 7 * Fernruf Nr. 20 u. 21

Fischräucherei und Fisch-Konservenfabrik

DIESE im Jahre 1886 in bescheidenem Umfange gegründete Firma zählt heute zu den ersten der Branche. Ihre unter der Marke „Tip Top“ in den Handel gebrachten Erzeugnisse sind über ganz Deutschland bekannt und als Qualitätsware geschätzt. Der Aufschwung dieser Firma ist besonders seit dem Jahre 1902 eingetreten, als die Lübeck—Büchener Eisenbahn nach Schlutup weitergeführt wurde. Bis dahin mußte Roh- wie Fertigware mittels Fuhre von und nach Lübeck angeschafft werden, was angesichts der etwa 10 Kilometer langen Strecke mit großen Schwierigkeiten verbunden war. Von dem Aufschwunge des Geschäfts seit dieser Zeit bis zum Beginn des Weltkrieges gibt die nebenstehende graphische Darstellung ein übersichtliches Bild. Die Anfangsbauten mußten nach und nach großen Fabrikgebäuden mit geräumigen, hellen Arbeitsräumen und neuzeitlichen technischen Einrichtungen Platz machen. Dadurch ist eine rationelle und in hygienischer Beziehung allen Anforderungen genügende Fabrikation möglich, worauf die Leistungsfähigkeit der Firma mitbegründet ist. Es erwies sich im Laufe der Jahre auch notwendig, neben den Fabrikanlagen ein eigenes großes Wohnhaus zu errichten für die Aufnahme auswärtiger Arbeitskräfte während der Hauptsaison von September bis April, da die zur Verfügung stehenden einheimischen Arbeitskräfte bei weitem nicht zur Bewältigung der Arbeit ausreichten. Ebenso machte sich die Errichtung eines neuen Kontorgebäudes notwendig. Das untenstehende Bild gibt einen Überblick über die heutige Gesamtanlage.

1902

1903

1904

1905

1906

1907

1908

1909

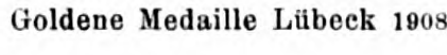
1910

1911

1912

1913





Goldene Medaille Lübeck 1908



Staatsmedaille 1921

Die Fischräucherei und Fischkonservenfabrik Wilhelm Bade

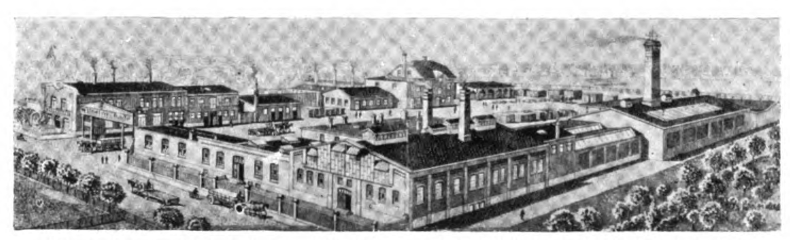
beschafft sich die Rohware vorzugsweise durch direkten Import von den Fangländern: England, Holland, Schweden, Norwegen und Dänemark. Zu diesen Ländern befindet sich Schlutup in zentraler Lage, wodurch die Lieferungsmöglichkeit Schlutups in Räucherwaren und Fischkonserven außerordentlich begünstigt wird. Die Rohwaren, namentlich frische Heringe, gelangen meistens mittels schnellfahrender direkter Dampfer nach Schlutup, jedoch bei nicht besonders lohnenden Fängen auch per Bahn.



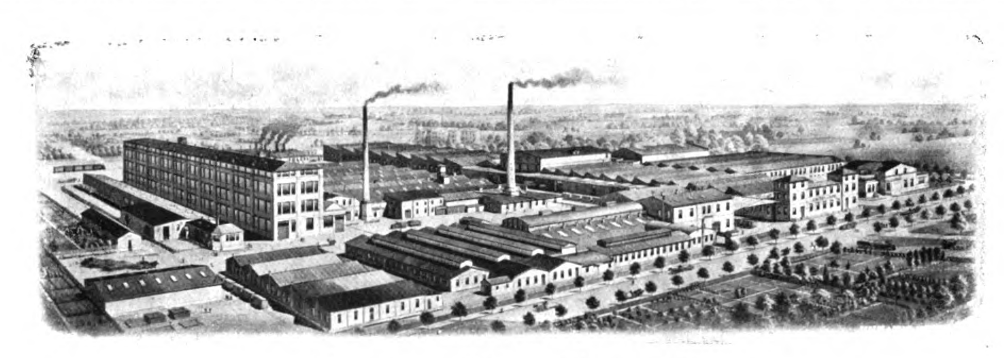
Aber auch von Ostseeheringen, sogenannte hiesige Ware, verarbeitet die Firma Wilhelm Bade Schlutup große Mengen zu ff. Bücklingen und Marinaden, wenn der Fang bei Schlutup in der Travemünder Bucht stattfindet. Der Ostseehering zieht alljährlich des Frühjahrs in die vorgenannte Bucht, wird in großen Mengen von der Schlutuper Fischerflotte gefangen und kann frisch gefangen mittels der Fangboote nach Schlutup zum Räuchern usw. gelangen. Die Schlutuper Fischerflotte ist neuerdings mit Gerätschaften für die Hochseefischerei vorzüglich ausgerüstet, da sie in ihrer Heimatbucht auch ferner große Heringsfänge erwartet. Der Hauptgeschäftszweig der Firma Wilhelm Bade Schlutup besteht in der Herstellung von Bücklingen und Bratheringen. — Die vorhandenen Einrichtungen gewährleisten eine Tagesproduktion bis zu 2500 Kisten (à 5 Pfd. Inhalt) Bücklinge und 2000 Dosen (à 8 Ltr. Inhalt) Brateringe, zusammen $2^1/_2$ Doppelwaggon. Außerdem findet der frische Hering zur Herstellung von Marinaden wie: Rollmops, Bismarckheringe, Delikateßheringe, Geleeheringe, Kronsardinen usw., wie solche Artikel heute in fast allen Delikatessengeschäften und verwandten Branchen zu haben sind, Verwendung.



Nachdem Lübeck seit einem Jahr einen Zentralfischmarkt bekommen hat, kommen in der Abteilung Räucherei auch Seefische, wie Schellfische, Kabliau, Seelachs usw. zur Verarbeitung, und es wird demnächst, wenn die geplante große Fischmarkt-Anlage in Schlutup erbaut ist — das jetzige Domizil des Fischmarktes in Lübeck ist nur ein Provisorium — auch der Versand von frischen Seefischen als besondere Abteilung aufgenommen werden. — Außer der Fabrikation und dem damit verbundenen Versandgeschäft ist auch der Großhandel mit Salzheringen, frischen grünen Heringen, besonders während des Schwedenfanges, und frischen schwedischen Preißelbeeren, ein wesentlicher Geschäftszweig für die Firma. Allen Interessenten in den oben benannten Artikeln kann eine Verbindung mit diesem alten angesehenen Hause nur empfohlen werden.



Fabrikanlage der Fischräucherei und Fischkonservenfabrik Wilhelm Bade, Schlutup b. Lübeck



Stanz- und Emaillirwerke

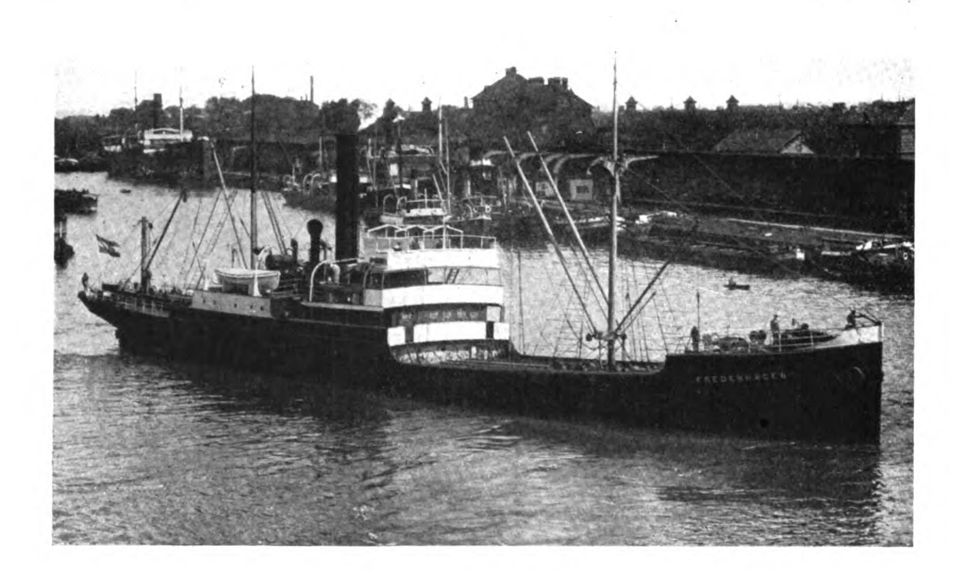
vormals Carl Thiel & Söhne, Actiengesellschaft

Lübeck

DIE Gründung dieses Werkes zur Herstellung verzinnter und emaillierter Haus-, Küchen- und Molkereigeräte unter der Firma Carl Thiel & Söhne erfolgte am 1. April 1887. Die Gründer waren Herr Carl Thiel und seine beiden Söhne Rudolf Thiel und Heinrich Thiel, welche seit längerer Zeit sich diesem Fabrikationszweig gewidmet hatten. — Nachdem Herr Carl Thiel infolge seines hohen Alters sich nach wenigen Jahren zur Ruhe gesetzt hatte, führten seine beiden Söhne das Geschäft für eigene Rechnung fort und wandelten dasselbe im Jahre 1899 in eine Aktiengesellschaft um. — Entsprechend der geographischen Lage Lübecks wandte sich die Hauptverkaufstätigkeit der Firma für die von ihr hergestellten Fabrikate neben dem Inlandsgeschäft vornehmlich auch dem Exportgeschäft zu. Durch die Güte der von ihr erzeugten Waren und durch die Anpassung an die Bedürfnisse der einzelnen Absatzgebiete wurde es erreicht, daß es vor Ausbruch des Krieges wohl kein Land der Erde gab, zu welchem die Firma nicht mehr oder weniger geschäftliche Beziehungen pflog. Außer Rußland, Dänemark sowie Groß-Britannien und Spanien waren die Hauptabsatzgebiete die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Mexiko und alle südamerikanischen Staaten, Australien, die deutschen Kolonien in Afrika und Südafrika. — Der Weltkrieg führte naturgemäß für diese Absatzbeziehungen eine grundlegende Änderung herbei, da das gesamte Exportgeschäft mit einem Schlage zum Erliegen gebracht wurde. — Während desselben hatte sich die Firma entsprechend den vorhandenen Fabrikationseinrichtungen fast ganz in den Dienst der Heeresverwaltung gestellt und nach Beendigung des Krieges galt es, das Werk in möglichst kurzer Frist wieder auf die Friedensarbeit umzustellen und die früheren Absatzgebiete zurückzugewinnen, was auch in verhältnismäßig kurzer Zeit in befriedigender Weise gelang. Die Firma hatte die Freude, daß sogar in den bisher feindlichen Ländern ihre alten Abnehmer die durch den Krieg zerstörten Verbindungen wieder anknüpften, während natürlich andere wichtige Absatzgebiete wie z. B. Rußland, vorläufig noch nicht wieder der Bearbeitung zugänglich sind. Es steht indessen zu hoffen, daß die Beziehungen zu diesem großen Absatzfeld, welches geographisch für Lübeck besonders günstig liegt, in gegebener Zeit wieder hergestellt werden können. — Seit Bestehen des Werkes hatte die Werksleitung ihr Hauptaugenmerk darauf gerichtet, die Werkseinrichtungen stets auf volle, allermodernste Höhe zu bringen und zu erhalten. Durch eine inzwischen eingegangene Interessengemeinschaft mit einem der leistungsfähigsten Blechwalzwerke Deutschlands, der Bismarckhütte in Bismarckhütte/Oberschlesien, wurde das Werk in den Stand gesetzt, seine Leistungsfähigkeit sehr zu erhöhen und über den eigenen Bedarf hinaus auch andere Emaillierwerke mit den erforderlichen Rohwaren zu versorgen. — Auch auf die Ausbildung des Preß- und Ziehwerkes für die Herstellung aller Preß- und Ziehteile in den Blechstärken von 0,3 bis 3 Millimeter wurde besondere Sorgfalt angewandt. — Die Firma darf heute für sich in Anspruch nehmen, in der Herstellung ihrer Fabrikate sowohl der emaillierten Haus- und Küchengeräte wie auch der verzinnten Molkereigeräte, namentlich verzinnten Milchtransportkannen in allen Größen und Ausführungen, wie solche für die einzelnen Absatzgebiete gefordert werden, eine führende Rolle zu spielen. — Die Fabrikanlage, welche ursprünglich im Jahre 1887 auf einem von der Lübecker Kaufmannschaft erworbenen Grundstück von 20000 qm Größe errichtet wurde, fand im Laufe der Jahre eine vielfache Vergrößerung, sodaß augenblicklich der Grundbesitz der Firma ganz geschlossen in bester Lage Lübecks, dicht am Hafen und durch Gleisanschluß mit den Eisenbahnen verbunden, über 50000 qm beträgt und sich auf demselben Gebäude mit einer überdachten Fläche von über 30000 qm befinden. — Die Werkseinrichtungen gestatten eine Beschäftigung von 1000 - 1200 Arbeitskräften, und wenn zurzeit infolge der schwierigen Geschäftslage und namentlich infolge des großen Mangels an Brennstoffen nur kaum die Hälfte dieser Anzahl beschäftigt werden kann, so darf doch gehofft werden, daß die vorerwähnte Zahl, sobald nur einigermaßen befriedigende Verhältnisse auf dem deutschen und dem Weltmarkt eingetreten sind, nicht nur wieder erreicht, sondern möglichst noch überschritten werden wird.







Hanseatische Dampfschifffahrts-Gesellschaft Lübeck

GEGRÜNDET 1869



VOR dem Kriege unterhielt dieselbe eine regelmässige, zweimal wöchentliche Fracht- und Passagierfahrt zwischen Lübeck und Reval—St.Petersburg. / Bei Ausbruch des Krieges war der Schiffsbestand 6 Dampfer mit 4791 Brutto-Registertons. / Durch Neubauten und Abgang stellte sich die Tonnage Ende 1920 auf 7 Dampfer mit 6225 Brutto-Registertons. / 2 weitere Dampfer mit je ungefähr 1000 Brutto-Registertons sind im Bau. / Das Aktienkapital beträgt $7^1/_2$ Millionen M.





Fr. Ewers & Sohn · Lübeck

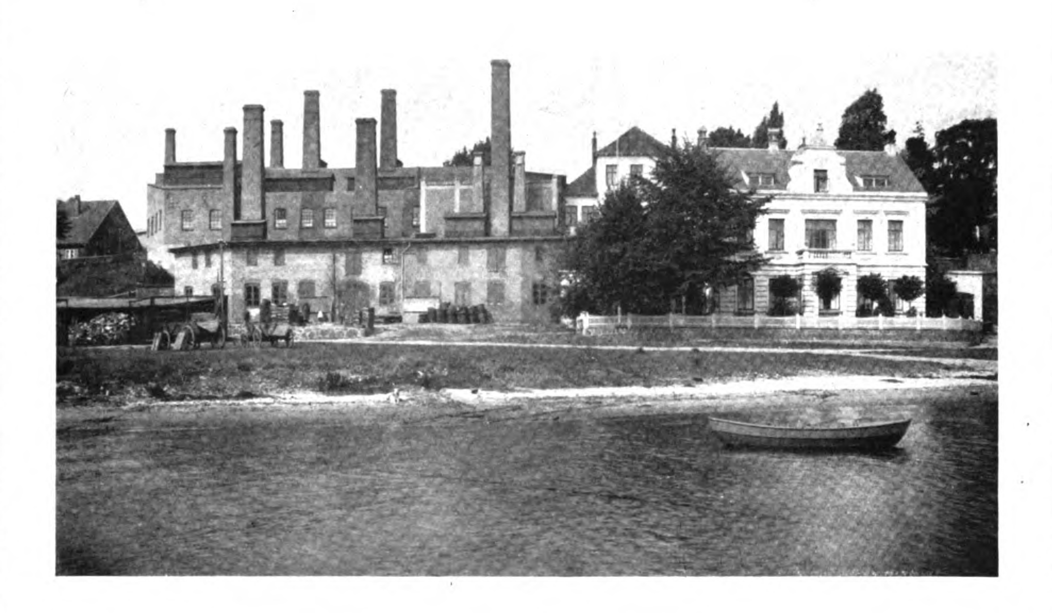
Schamotte- und Silikasteine
Kalksandsteine

Postadresse: Siems, Post Waldhusen
Bahnadresse: Station Dänischburg
Briefadresse: Lübeck, Postfach 5
Telegrammadresse: Feuerfest



DAS Werk ist an der unteren Trave gelegen und hat eigene Lösch- und Ladeeinrichtungen am Wasser sowohl wie an der Eisenbahn. In räumlich getrennten Abteilungen wird die Herstellung von feuerfesten Erzeugnissen und von Kalksandsteinen betrieben. — Infolge seiner bevorzugten Lage am tiefen Strome ist das Werk im Bezuge seiner Rohmaterialien wie auch im Absatze seiner Fabrikate unbeschränkt, und seine hochfeuerfesten Produkte in ersten Schamotte- und Silikaqualitäten finden in den Industrien aller Länder ihren Absatz. — Seine Kalksandsteine sind seit langen Jahren als vorzügliches Baumaterial bei Behörden und Privaten eingeführt.





J. P. Bade · Lübeck-Schlutup

Älteste Fischkonserven-Fabrik am Platze

Fernsprech-Anschluß Nr. 15
Telegr.-Adresse: Jürgenbade

Fischräucherei
Marinier-Anstalt
Braterei



DIE Firma wurde im Jahre 1869 gegründet. Sie nahm lebhaften Aufschwung nach dem deutsch-französischen Kriege. 1888 wurde die erste Braterei nach pommerschem Muster eingerichtet. Auch das Marinieren der Heringe zu Rollmops-, Bismark-, Delikateßheringen usw. wurde nunmehr als neuer Zweig der Fabrik aufgenommen. Durch gute Verbindungen mit Schweden, Dänemark und England hob sich das Geschäft immer mehr. Die Fabrikationsräume mußten ständig erweitert und vergrößert werden, so daß kurz vor dem Kriege 30 Räucheröfen und 40 Bratöfen im Betrieb waren und ungefähr 100 Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt wurden. Größter Wert wird stets auf tadellose, frische Ware gelegt.





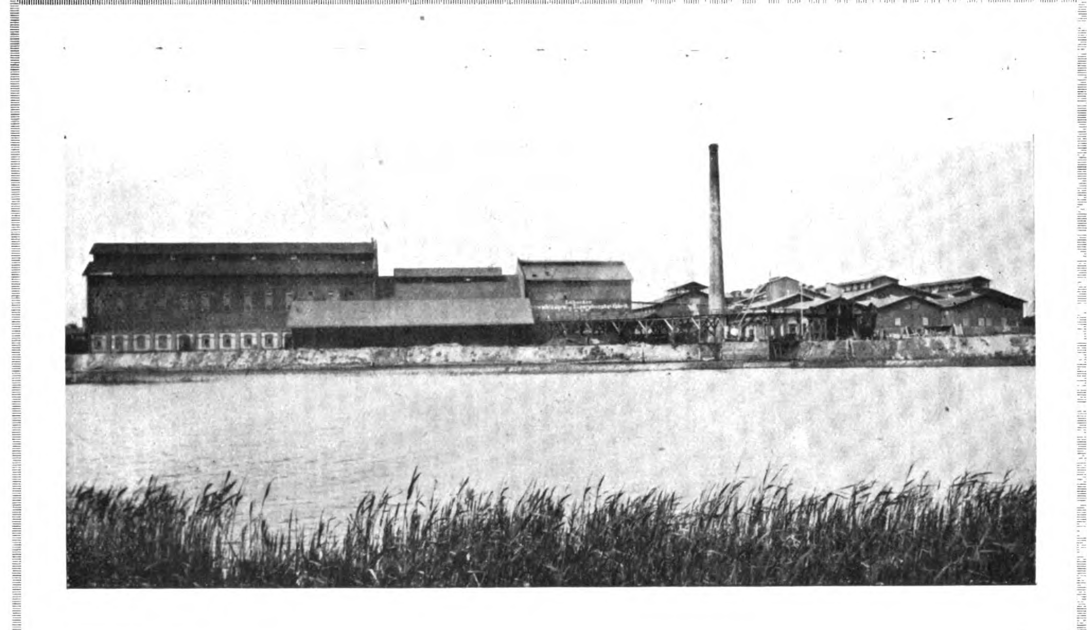
Paul Lohrmann

Erste Fischkonserven-Fabrik Lübecks

Fleisch-, Gemüse- und Obstkonserven
Fabrik haltbarer Speisen / Marmeladen
Hochseefischerei / Frischfischversand
Faßfabrik

DIESELBE wurde am 2. Januar 1891 von dem noch jetzigen Alleininhaber Paul Lohrmann gegründet. Unter der tüchtigen Leitung des Inhabers und seines Bruders Otto Lohrmann wuchs das Unternehmen schnell zu einem der größten Betriebe Deutschlands heran, so daß bereits vor dem Kriege 5-600 Personen beschäftigt wurden. Während des Krieges arbeitete die Fabrik für die Armeeversorgung in Tag- und Nachtbetrieb. — Die Firma ist Gründerin oder beteiligt an einer Hochseefischerei, einer Faßfabrik, einer Maschinenfabrik, einem Tran- und Fischmehlwerk, drei Importfirmen, einer Exportfirma und einer Kistenfabrik und besitzt ca. 1500 Morgen Ackerland in Meklenburg so daß dieses alles gewissermaßen ein wirtschaftliches Ganzes bildet. — An jedem größeren Fischereiplatz Nordeuropas hat die Firma eine Vertretung, um über die Marktlage orientiert zu sein, und ca. 250 Agenten des In- und Auslandes sorgen für den Absatz. — Gleisanschluß sowie direkte Lage am Elbe-Travekanal erleichtern die An- und Abfuhr. Eigene Kraftstation, Schlosserei, Tischlerei, Böttcherei und sonstige Handwerker gewährleisten weitmöglichste Unabhängigkeit des Betriebes.





Lübecker Schwefelsäure- und Superphosphat-Fabrik

Aktien-Gesellschaft

ALS im Jahre 1900 durch Erbauung des Elbe-Trave-Kanals eine Verbindung Lübecks mit der Elbe hergestellt war, ging man in den folgenden Jahren daran, durch erhebliche Erweiterungen der Hafenanlagen, Vertiefung des Fahrwassers und Bereitstellung von geignetem Gelände die Vorbedingungen für eine großindustrielle Entwicklung Lübecks zu schaffen.

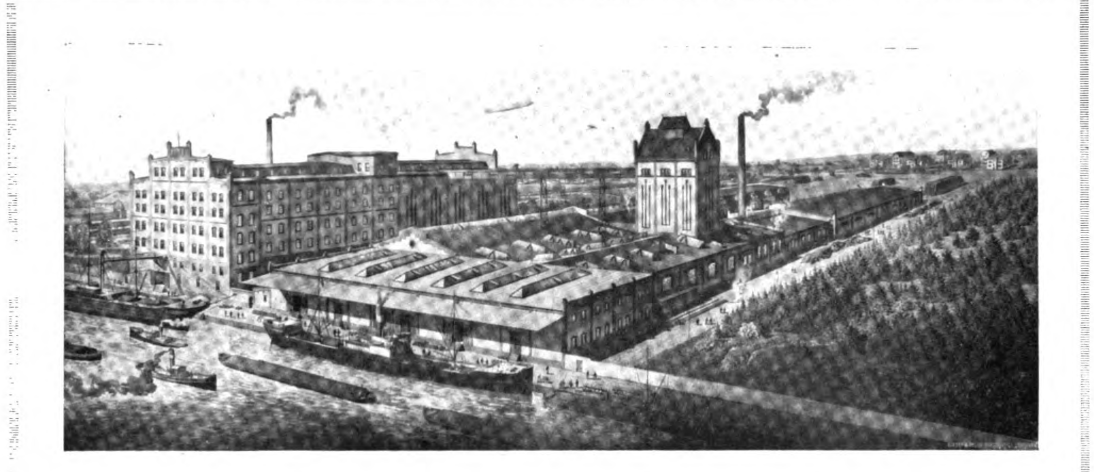
Nach Fertigstellung der Kanalverbindung Lübecks mit der Elbe wurde im Jahre 1900 als erstes Unternehmen der chemischen Großindustrie die Lübecker Schwefelsäure- u. Superphosphat-Fabrik mit tatkräftiger Unterstützung Lübecker und auswärtiger Interessenten als Gesellschaft mit beschränkter Haftung ins Leben gerufen und die nötigen Fabrikanlagen in Dänischburg — 8 km unterhalb Lübecks an der Trave — errichtet.

Die für den Betrieb erforderlichen, vorwiegend aus dem Auslande stammenden Rohstoffe werden auf dem Seewege teils direkt, teils über Hamburg durch den Elbe-Trave-Kanal bezogen.

Als Haupterzeugnisse werden Schwefelsäure und Superphosphate hergestellt. Die Schwefelsäure spielt in der chemischen Großindustrie als Grundlage vieler anderer wichtiger Erzeugnisse eine bedeutende Rolle; eine der wichtigsten Verwendungsarten ist die Herstellung von Superphosphat, einem Phosphorsäure-Düngemittel, welches bei der Landwirtschaft weitgehende Verwendung findet.

Die vorteilhafte Lage zu den landwirtschaft lichen Absatzgebieten Norddeutschlands sowie die bequemen Ausfuhrgelegenheiten nach den Ostseeländern begünstigten die weitere Entwicklung und Vergrößerung des Betriebes außerordentlich, so daß im Verlaufe von 10 Jahren die Fabrikanlagen verdreifacht werden konnten.

Im Jahre 1912 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Durch den Krieg und seine Folgen erfuhr die weitere Entwicklung zwar eine Unterbrechung, doch steht eine neue Belebung dieser Industrie zu erwarten, da die deutsche Landwirtschaft nur durch vermehrte Anwendung künstlicher Düngemittel imstande sein wird, die Ernte-Erträgnisse im Inlande wieder zu erhöhen und damit die Ernährung des Deutschen Volkes unabhängiger vom Auslande zu machen.



Lübecker Oelmühle A.-G.

(vorm. G. E. A. Asmus)

DIE Lübecker Oelmühle A.-G. (vorm. G. E. A. Asmus) in Lübeck ist hervorgegangen aus der früheren Firma G. E. A. Asmus in Kiel, die daselbst seit Jahrzehnten eine Oelmühle kleineren Umfangs betrieb. Diese Mühle lag inmitten der Stadt. Eine Ausdehnung oder Verlegung des Werkes an den Wasser- und Bahnweg begegnete Schwierigkeiten, da der Kieler Hafen im weitesten Maße durch die Marine in Anspruch genommen wurde, wodurch für die Industrie kein Raum am Hafen blieb.

Der damalige Besitzer dieser Oelmühle in Kiel, Herr Wilh. Asmus, entschloß sich daher im Jahre 1905, in dem am Traveflusse in Lübeck neu erschlossenen Industriegelände eine neue moderne Oelmühle zu errichten. Er fand dafür zu mäßigem Preise in der Nähe der Herrenbrücke ein für seinen Zweck ideales Gelände in Größe von 5 ha, welches unmittelbar an der Trave lag und andererseits von der Industriebahn beschnitten wurde. Die Lage an der, in ihrem Fahrwasser 8 Meter tiefen Trave ermöglicht ein bequemes Heranschaffen der überseeischen Rohmaterialien, der Oelfrüchte, entweder direkt durch Ueberseeschiffe oder nach Umladung in Hamburg mittelst Kahntransport durch den Elbe-Trave-Kanal.

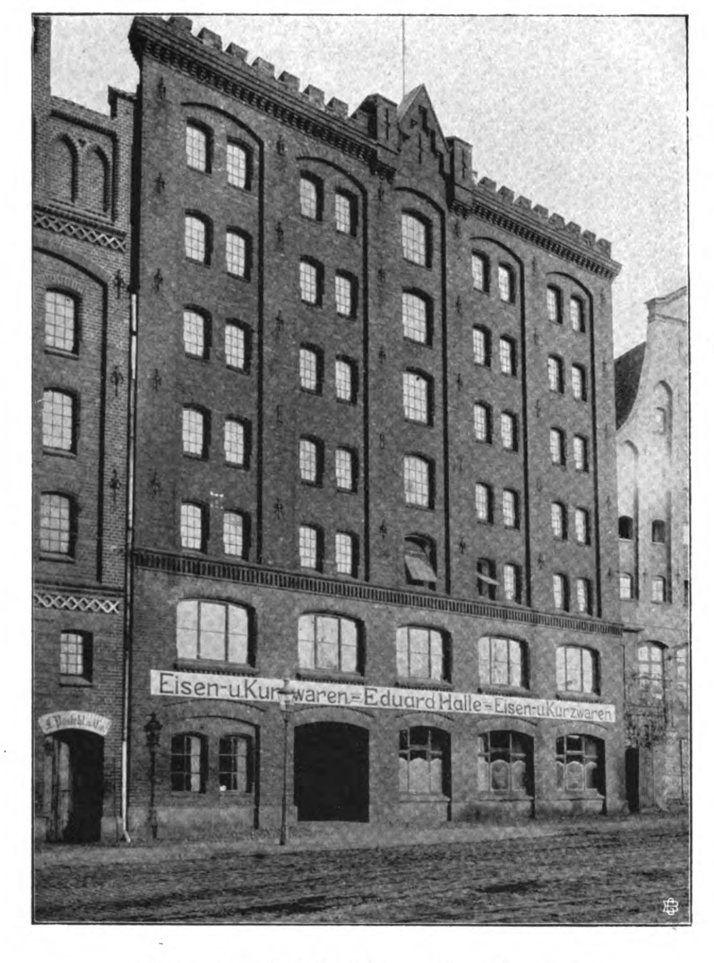
Andererseits erleichtert ein eigenes Anschlußgleis auf dem Fabrikgelände den An- und Abtransport von Waren auf dem Eisenbahnwege.

Neben dem Werke wurde, wie aus der Abbildung ersichtlich, eine eigene Arbeiterkolonie, bestehend aus vorläufig 8 freundlichen Wohnhäusern mit 45 Wohnungen gegründet, die Unterkunft für einen Stamm von Arbeitern für die Fabrik bieten.

Es wurden in der Fabrik bisher vornehmlich Rapps und Leinsaat verarbeitet, ferner Baumwollsaat, Soyabohnen, Erdnüsse, Sonnenblumensamen und Sesam. Die Qualität der gewonnenen Oele, die vorwiegend für Speisezwecke, weniger für technische Zwecke Verwendung finden, erfreuen sich eines anerkannt vorzüglichen Rufes. Die Rückstände bei der Oelgewinnung, die Oelkuchen und Oelkuchenmehle, werden als Kraftfutter von der Landwirtschaft aufgenommen.

Im Jahre 1908 ging der ganze Besitz an die jetzige Aktiengesellschaft über. Neuerdings hat die Lübecker Oelmühle eine Interessengemeinschaft mit ähnlichen Werken, wie Stettiner Oelwerke in Züllchow bei Stettin, Toepffer's Oelwerke in Hamburg u. a. gebildet, die ein weiteres Aufblühen der Lübecker Oelmühle erwarten läßt.

Untertrave
98



Fernsprecher
484

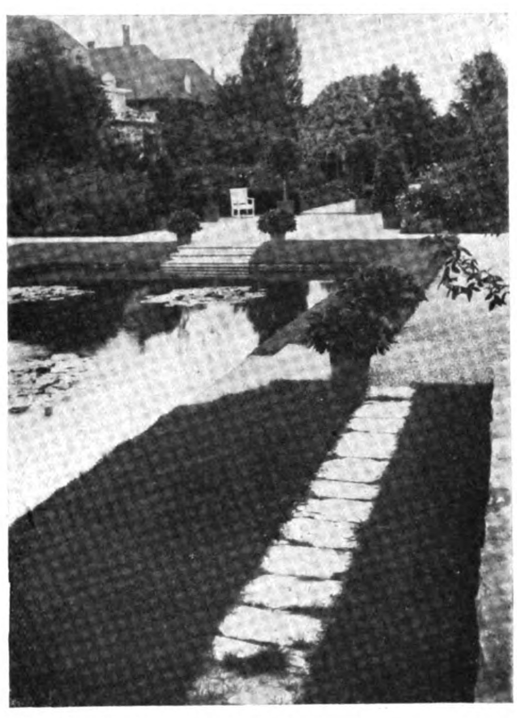
Eduard Halle · Lübeck

Eisen- und Kurzwaren-Großhandlung

EXPORT

DIE Firma wurde am 1. November 1858 gegründet mit der Übernahme eines schon bestehenden Eisenwaren-Geschäfts und der Angliederung der von der Firma Jost Hinr. Havemann und Sohn übernommenen Kurzwarenabteilung mit der Ausfuhr nach Dänemark. Der Begründer konnte am 1. Novbr. 1908 das 50 jährige Bestehen der Firma feiern. Schon vorher, seit den Jahren 1887 und 1889 waren seine Söhne Gustav und Eduard im Geschäft mittätig. Sie traten im Jahre 1896 als Teilhaber in die Firma ein. Nach dem am 1. Januar 1912 erfolgten Austritt des Seniorchefs konnte auch fernerhin das Geschäft sich einer weiteren gedeihlichen Entwicklung und Ausdehnung erfreuen. Infolge eines Brandunglücks im bisherigen Geschäftshause Breite Straße 32, welches mit dem als Speicher benutzten Grundstück Beckergrube 4 in Verbindung stand, wurde der Geschäftsbetrieb im Jahre 1906 in das neuerworbene und in jeder Beziehung neu und zweckmäßig eingerichtete Geschäftshaus Untertrave 98 verlegt. — Die Firma hat ihren Absatz außer in Schleswig-Holstein, Lauenburg, Mecklenburg in der Hauptsache durch die Ausfuhr nach Skandinavien — besonders nach Dänemark.

Nach
einem Entwurf
von Harry Maasz
Lübeck

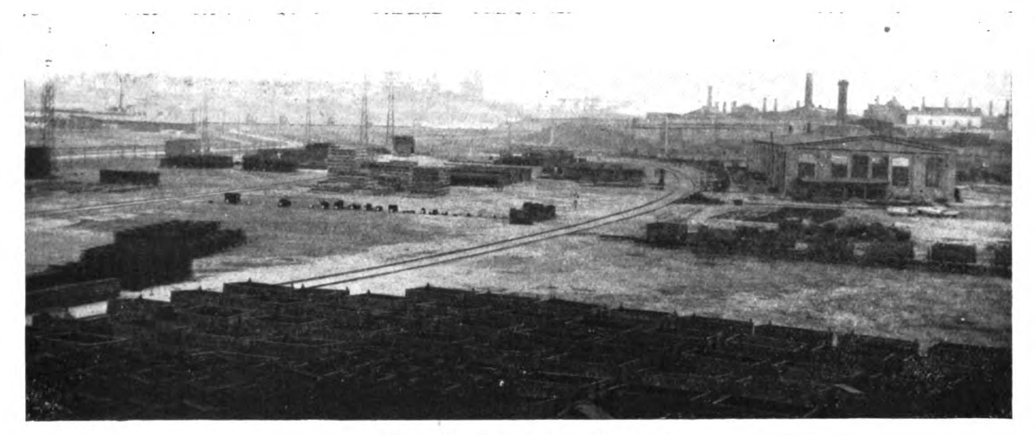


Ausgeführt
und gepflanzt
von Gartenarchitekt
Hans Heinr. Bassow
Lübeck

Hans Heinrich Bassow · Lübeck

Werkstätten für Gartenkunst

ES sind nicht letztlich Zeichen der Wohlhabenheit oder gar Repräsentationsgelüste, die dem Privatbesitz des Lübecker Bürgers jene tiefen Züge einer hohen gartenkulturellen und gartenlebendigen Entwicklung auferlegen; es ist die tiefe Liebe des verinnerlichten Menschen zum Garten, zuvörderst aber sein Sinn für Heim und Familie, Ordnung, Sauberkeit, System und Verantwortung, die schon von alters her den Privatgärten jenen Adel der Schönheit und Vornehmheit auferlegten. — Und wie das jedwedem verinnerlichten, tief nach Wahrheit und echtem Sein schürfenden Wesen geht; die Stürme wirtschaftlichen Zusammenbruchs, die mit aller Heftigkeit über Deutschland dahinbrausten, sie haben an diesem Gartenleben nicht nur nichts geändert, sie haben es vertieft, erweitert, haben den Sinn für dieses grüne Glied des Heims nur noch köstlicher gemacht. Hoffnungsvolle, junge Kräfte, die mit hochgemuter Schaffensfreude und Stürmertum die hochgehenden Wogen neuen Geistes und neuen Kunstwillens weitertrugen, brachen auch für die Gartenkunst eine Lanze. Heute nun lebt in Lübecks Mauern hoffnungsverheißendes Gartenschaffen, welches sich sowohl in öffentlichen Grünanlagen, als auch in den Privatgärten deutlich vernehmbar macht und die alte Garten-Hansestadt mit dem blütendurchwirkten Kranz neuen Geistes herrlich umgibt. — Das beigefügte Gartenbild, ein von sammtenem Rasenrand weich umschlossener Gartenweiher, in dem sich Seerosen im Kuß der Sommersonne schamhaft errötend spiegeln, spricht von jenem neuen Geist, der in Lübecks Gärten eingezogen ist. Ein Teilmotiv einer vor kurzem durchgeführten Gartenerweiterungen in der Landhausvorstadt in St. Gertrud. Ein reicher Garten voll tiefer innerlicher Schönheit, aber auch reich an köstlichen Blüten, an Stauden, Strauch und Baum, die vom Inhaber mit hoher Freude und sichtbarem Gartengenuß gepflegt werden. — So, nur dem Verhältnis nach einfacher, wenngleich nicht weniger tief und schön, gestalten sich die Gärten der Bürger und jene grünen hoffnungsvollen Heimstätten, die da vor den Toren innerhalb der Siedlungen entstehen. Es ist ein großer Gedanke darin, der Gedanke der Schönheit auf Grund von Ordnung und Wirtschaftlichkeit, der letztlich die Gartenstädte, Stätten schöner Gärten, beseelen soll. *Harry Maasz, Lübeck.*



Fabrik und Lager in Schlutup bei Lübeck

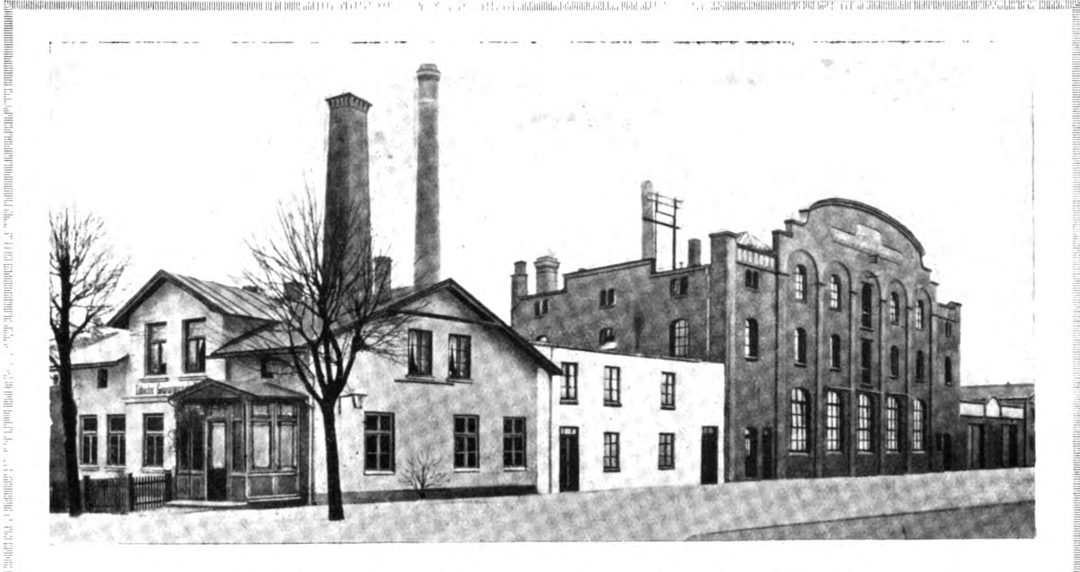
Feldbahnfabrik Reiss, Rosenstern & Co.

Lübeck — Schlutup — Hamburg

DIESES in seiner Branche bedeutende Handels- und Industrieunternehmen unterhält in Lübeck und Hamburg selbständige Niederlassungen und in Schlutup bei Lübeck bedeutende Lagerplätze und ausgedehnte Fabrikanlagen. Die Firma besitzt Vertretungen an zahlreichen Plätzen; sie unterhält lebhafte Verbindungen mit dem Ausland und betreibt ein bedeutendes Exportgeschäft mit Mittel- und Südeuropa, sowie nach Übersee, vor allem aber mit den skandinavischen Ländern und Finnland. — Dank der Rührigkeit und der guten persönlichen in- und ausländischen Verbindungen der Firmeninhaber konnte das Unternehmen auch nach dem unheilvollen Kriegsende in kurzer Zeit zu bedeutender Blüte gebracht werden. — Die Firma gliedert sich in ein Handelsunternehmen und einen Fabrikbetrieb. Das Handelsunternehmen befaßt sich mit dem Vertrieb und der Vermietung von Feld- und Vollbahnmaterialien aller Art, Tiefbaugeräten, mit dem Entwurf und der Lieferung von Gleisanschlüssen und Feldbahnanlagen. — Das Fabrikationsunternehmen in Schlutup befaßt sich mit der Herstellung von Feldbahnmaterial aller Art. Besonders gepflegt wird der Weichenbau, sodann werden im großen Umfange Instandsetzungsarbeiten ausgeführt. Einen besonderen Zweig des Arbeitsprogramms bildet die Instandsetzung von Feldbahnlokomotiven und Tiefbaugerät. Neuerdings hat die Firma die Herstellung von Feldbahnmotorwagen aufgenommen, die sich bei der Kundschaft einer stes wachsenden Beliebtheit erfreuen. — Die Fabrik und das Lager, die sich zunächst auf beschränktem Platze am alten Bahnhof in Lübeck befanden, wurden seit dem Frühjahr 1920 nach Schlutup bei Lübeck verlegt. Hier besitzt die Firma Lagerplätze mit besonders günstigem Gleisanschluß und Wasseranschluß an der seetiefen Trave. Die Lagerplätze umfassen einen nutzbaren Flächenraum von mehr als 50000 qm. Hier befinden sich auch die geräumigen, modern eingerichteten Werkstätten, deren Belegschaft ständig vermehrt werden konnte.



Alte Niederlassung in Lübeck vor den Holstentürmen



Die Lübecker Genossenschafts-Bäckerei

e. G. m. b. H.

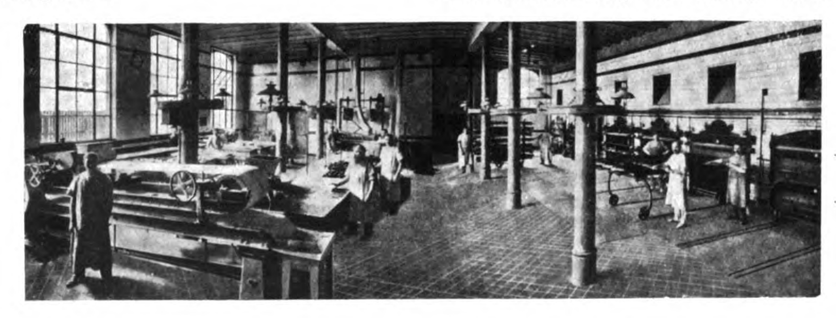
wurde im Jahre 1889 von einer kleinen Anzahl wagemutiger, zielbewußter und opferwilliger Arbeiter gegründet. Ihr Hauptzweck war damals und ist noch heute: Die Versorgung der Bevölkerung von Lübeck und Umgegend mit gutem und preiswertem Brot. Diese im Interesse der Allgemeinheit liegende Aufgabe konnte infolge des ständig gewaltig steigenden Umsatzes, der wohl als bester Gradmesser für die auch vom Publikum anerkannte Güte der hergestellten Ware anzusehen ist, in immer wachsendem Maße erfüllt werden. Gegenwärtig bezieht weit mehr als ein Drittel der Lübecker Einwohnerschaft ihr Brot von der Lübecker Genossenschaftsbäckerei.

Einige Zahlen mögen die Entwicklung der Genossenschaft andeuten. Am 1. Dezember 1889 wurde der Betrieb mit einem Personal von 22 Köpfen, darunter 13 Bäckergesellen, aufgenommen. Im ersten vollen Geschäftsjahr wurde ein Umsatz von 261159,93 M. erzielt. Nach 25jährigem Bestehen, am Schlusse des Geschäftsjahres 1913, hatte sich der Umsatz bereits auf 1133496,63 M. erhöht. Und das Geschäftsjahr 1920 hatte einen Umsatz von 8149000,— M. aufzuweisen bei einem Personalbestand von 62 Köpfen, darunter 32 Bäckergesellen.

Die technischen Einrichtungen des Betriebes — des weitaus größten in Lübeck — wurden ständig verbessert und genügen allen modernen Anforderungen in vollstem Maße. Zur Brotherstellung werden 9 Ausziehöfen bester Konstruktion verwendet. 11 Brotwagen fahren das Brot täglich an ca. 350 Filialen, die es an die Bevölkerung abgeben. In eigener Mühle kann ein erheblicher Teil des Korns vermahlen werden, das zur Brotherstellung benötigt wird.

Als Unternehmen der Arbeiterschaft, die erkannt hatte, daß durch Zusammenfassung der Kräfte der wirtschaftlich Schwachen Großes geleistet werden kann, beschränkt die Genossenschaftsbäckerei sich nicht darauf, der Bevölkerung preiswertes Brot und ihren Mitarbeitern angemessene Arbeitsbedingungen zu bieten, sondern sie schuf u. a. der werktätigen Bevölkerung im Gewerkschaftshaus ihr prächtiges Versammlungslokal, sie errichtete eine vortreffliche öffentliche Bücherei und bewilligte alljährlich beträchtliche Summen für Bildungs- und Wohlfahrtszwecke.

Die Sparkasse der Lübecker Genossenschaftsbäckerei wird sehr ausgiebig benutzt. Sie weist einen Guthabenbetrag von 1190290,— M. auf.



Eigene
Niederlassungen in:

HAMBURG
Telef.-Anschluß
Alster 3492-3494
Hansa Nr. 5270



Eigene
Niederlassungen in:

BERLIN
Tel. Moabit 2990

ESSEN
Telefon Nr. 7193

Franz Heinrich · Lübeck

Schiffsmakler · Befrachtung · Spedition · Flußschiffahrt

Telefon: Nr. 85, Nr. 8711 und Nr. 8255
Gegründet 1871



DIE Firma wurde im August 1871 in Lübeck gegründet und entwickelte sich bald zu einem der größten Unternehmungen in der Schiffahrts- und Speditionsbranche am Platze. — Es sind von der Firma im Laufe der Jahre viele regelmäßige Dampferlinien eingerichtet, besonders zwischen Lübeck und allen bedeutenderen deutschen Ostseehäfen als Königsberg, Danzig, Stettin, Stralsund, Rostock, Wismar, Sonderburg, Flensburg, Apenrade, Hadersleben, ferner nach Libau, Bremen, Rotterdam und den Rheinhäfen. — Vor etwa 10 Jahren wurde eine eigene Niederlassung in Hamburg eröffnet, die ebenfalls gut arbeitete und in den letzten Jahren einen besonderen Aufschwung nahm. — Die vielfachen geschäftlichen Beziehungen mit der Reichshauptstadt und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet machten die Eröffnung weiterer Niederlassungen auch in Berlin und Essen erforderlich. — Der Gründer der Firma, Herr Franz Heinrich senior, trat im Jahre 1918 nach erfolgreicher Tätigkeit aus, um nunmehr seinem Sohn, Herrn Fritz Heinrich und dem früheren langjährigen Prokuristen Herrn Carl Steen, beide seit 1916 Teilhaber der Firma, die Leitung der Geschäfte zu überlassen.

Zahlreiche
Niederlassungen
in Deutschland

•

Stammsitz
Berlin



Kapital
und Reserven
450.000.000 Mark

•

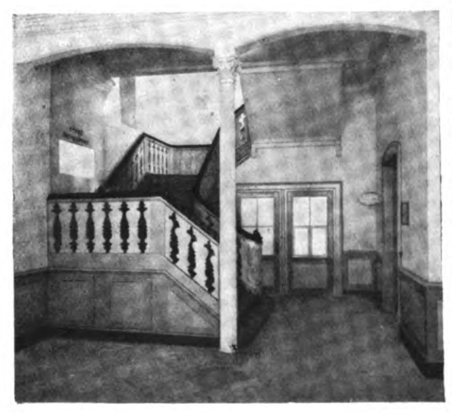
Gründung
1851

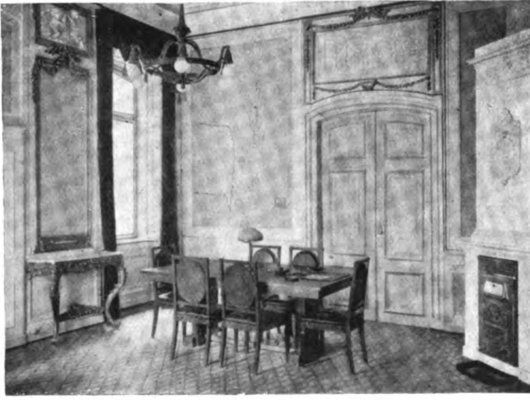
Disconto-Gesellschaft

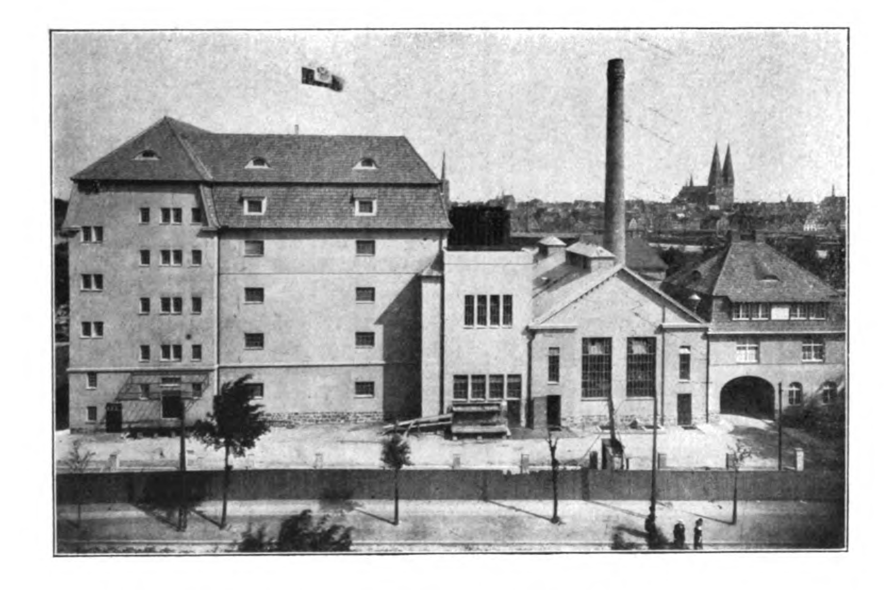
Filiale Lübeck • Schüsselbuden 15

IM Jahre 1919 eröffnete die Disconto-Gesellschaft in dem vor 200 Jahren erbauten Hause Schüsselbuden 15, das zuletzt der Pflüg'schen Weinhandlung als Geschäftshaus gedient hat, eine Filiale. Bei dem erforderlichen Umbau wurde in jeder Weise auf den Charakter des alten Gebäudes Rücksicht genommen. Die ehemaligen Weinkeller sind unter Erhaltung der starken Mauern und der Kreuzgewölbe nach den neuesten Erfahrungen der Technik in Stahl- und Silberkammern umgewandelt worden. Das Innere des Gebäudes weist noch die behäbige alte Treppenanlage auf. In dem jetzigen Direktionszimmer ist der Stil Louis XVI. erhalten in einer vornehmen Raumausstattung mit Lambris, Türen und Supraporten. Über den Türen des Kassenraumes sind die alten lebendig modellierten Reliefgruppen liebenswürdig geschäftiger Barockputten vollständig wieder hergestellt. Auch der geschmackvolle Stuck an den Decken des Obergeschosses ist erhalten geblieben.

Die Disconto-Gesellschaft — in Bankkreisen kurz D. G. genannt — besitzt das gesamte Aktienkapital der Norddeutschen Bank in Hamburg (gegr. 1856) und des A. Schaaffhausen'schen Bankvereins A. G., Cöln (gegr. 1848). In dem benachbarten Travemünde wird eine von Lübeck abhängige Depositen-Kasse unterhalten.





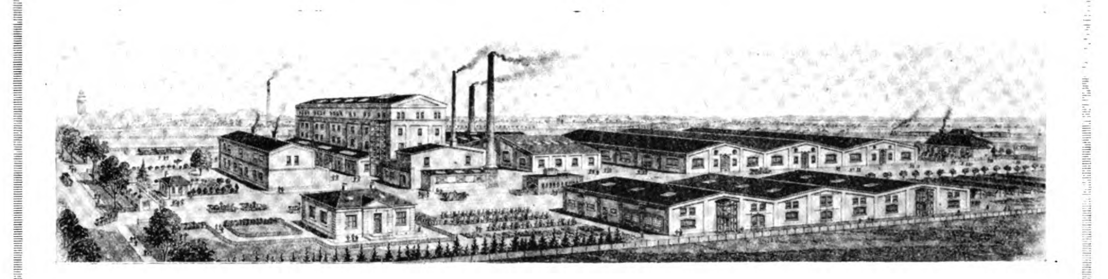


Kühlhaus Lübeck
Actiengesellschaft
Lübeck



DAS Unternehmen, mit Unterstützung des Lübeckischen Staates errichtet und mit allen modernen Mitteln der Kältetechnik ausgestattet, wurde am 2. Juni 1913 dem Verkehr übergeben. — Unser Werk, welches eigenen Bahnanschluß hat, ist ferner wirtschaftlich durch eine Hochtransportbahn mit dem hiesigen städt. Schlachthofe verbunden, und im Interesse der Exportschlachterei ist in unserem Kühlhause eine große moderne Vorkühlhalle zur Aufbewahrung von frischgeschlachtetem Fleisch eingerichtet, womit unser Unternehmen unter den Deutschen Kühlhäusern an erster Stelle steht, da die übrigen Deutschen Kühlhäuser derartige Einrichtungen nicht besitzen. Während des Krieges wurden die gesamten Kühlräume des Werkes in Gefrierräume umgewandelt, und unser Unternehmen diente, da in Lübeck auch eine Militärbetriebsstelle zur Heeresversorgung eingerichtet war und demzufolge bedeutende Schlachtungen vorgenommen wurden, für diese Zwecke vorwiegend zur Aufbewahrung von frischgeschlachtetem Fleisch und zur Lagerung von Gefrierfleisch für Rechnung des Reiches und verschiedener Stadtverwaltungen. Auch gegenwärtig wird unser Unternehmen zur Kaltlagerung von Lebensmitteln voll in Anspruch genommen.

Mit dem Kühlhause eng verbunden sind zwei Erzeugungsanlagen für Kristall-Kunsteis mit einer Tagesleistung von ca. 1000 Centner zur Versorgung der Bevölkerung, sowie der Hochseefischereifahrzeuge Lübecks.



Georg Harder · Lübeck

Maschinenfabrik

Spezialität:
Herstellung landwirtschaftl.
Maschinen und Geräte

AUS kleinen Anfängen hat sich die Maschinenfabrik Georg Harder zu einer modernen Spezialfabrik entwickelt, wie sie wohl im weitesten Umkreise Lübecks nicht ihresgleichen hat. Es ist hier das schon vor längerer Zeit erreicht, was in neuester Zeit als einzig und allein unser Wirtschaftsleben fördernd angestrebt wird, eine vollkommene Spezialisierung.

In der Hauptsache wird hier in großen Serien, die unter der Schutzmarke „Original-Harder“ wohl jedem Landwirt des In- und Auslandes bekannte Kartoffel-Erntemaschine hergestellt, die sich infolge ihrer Eigenart, ihrer einfachen und dennoch so zweckentsprechenden Bauart und Arbeitsweise Weltruf erworben hat.

Die Harder-Maschine wurde auf allen Prüfungen des In- und Auslandes, an der sie teilnahm, stets mit den ersten Preisen ausgezeichnet. Unter anderem erhielt sie im Jahre 1908 bei der Hauptprüfung seitens der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft von 18 konkurrierenden Maschinen den alleinigen ersten Preis. — Weit über 50 000 dieser Maschinen sind bereits im Betrieb, was wohl der beste Beweis für ihre Güte ist. Die Fabrikationswerkstätten sind für den Bau dieser Maschine, die in mehreren Typen hergestellt wird, mit den modernsten Werkzeugen und Vorrichtungen ausgerüstet und ist die Einrichtung der Fertigung durchaus vorbildlich, so daß jede Garantie gegeben ist, daß nur erstklassiges einwandfreies Material die Fabrik verläßt. Dasselbe bezieht sich auf die Herstellung von Reserveteilen.

Außer dem Bau der Kartoffel-Erntemaschinen wird noch die Herstellung anderer Bodenbearbeitungsmaschinen betrieben, sowie die Anfertigung von Feldbahn- und Grubenmaterial. Auch diese Artikel werden im Serienbau hergestellt, und ist auch hier sauberste und passende Arbeit Hauptaufgabe. Nebenher befaßt sich die Fabrik auch mit allgemeinem Maschinenbau, Anfertigung von Eisenkonstruktionen und Blecharbeiten. — Durch ihren modernen Maschinenpark und die vollkommene Ausnützung des Serienbaues ermöglichende Spezialeinrichtungen ist die Fabrik in der Lage, nicht nur gut, sondern auch sehr preiswert zu fabrizieren.

Günstig gelegen, mit Anschlußgleis und guter Wagenanfahrt versehen, hat das Werk alle Aussichten auf eine gesunde Weiterentwicklung, und ist dieses im Interesse Lübecks nur zu begrüßen, zumal die Maschinenfabrik Georg Harder die einzige große Fabrik im Lübecks Umkreis ist, die sich mit der Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen befaßt.



Hotel International Lübeck

Fernsprecher Nr. 789 u. 707



GEGENÜBER dem neuen Bahnhofe befindet sich das Hotel International, Inhaber: Ernst Moritz, in schöner, freier, gesunder Lage, ein Haus I. Ranges in seiner Art, welches eigens zum Zwecke eines Hotelbetriebes, und daher auch mit Rücksicht auf alle Anforderungen, welche man heute an ein solches erstklassiges Hotel stellt, erbaut wurde.

Der Plan des Baues wurde in modernstem Stile von der Architekten-Firma Schöss & Redelstorff entworfen und vom Baumeister, Herrn Rudolf Wegner, das Gebäude fertiggestellt. Auf die innere Einrichtung wurde in hygienischer sowohl wie auch in ästhetischer Richtung die größte Sorgfalt verwendet, dabei aber auch hinsichtlich der Bequemlichkeit nichts vergessen, so daß der Betrieb den einfachsten sowohl wie auch den verwöhntesten Ansprüchen vollauf gerecht werden dürfte. Sämtliche Zimmer und Flure sind ständig hell sowie freundlich und luftig, was eben bedingt wird durch die selten freie Lage des Hauses. Die Ausstattung sämtlicher Innenräume ist in wohltuend wirkender einfacher Vornehmheit gehalten.



Dem Besitzer Herrn Ernst Moritz, welcher das Haus seiner Bestimmung übergab, steht eine langjährige Erfahrung zur Seite, so daß gerade er dazu berufen ist, dasselbe auf einer entsprechenden Höhe zu erhalten und es zu einem der besuchtesten Hotels zu machen. Jedem Fortschritte im Hotelbetriebe wird in liberalster Weise Rechnung getragen, so daß auch für die Zukunft die beste Gewähr geboten ist.

Küche und Getränke stehen ebenfalls auf der Höhe jeder Anforderung. Weine werden u. a. besonders von der gut bekannten Firma Martens & Lampe geführt, sowie bestgepflegte hiesige und auswärtige Biere.

Das hübsche und gemütliche Restaurant wird nicht nur von den Hotelgästen oder Besuchern, die, vom gegenüberliegenden Bahnhofe kommend, ihre Zuganschlüsse dort abwarten, viel aufgesucht, sondern es zieht auch immer mehr Besucher aus dem Zentrum der Stadt und den Vorstädten an.





Engel & Mitterhusen

Eisen- und Kurzwaren-Großhandlung

Lübeck

DIE Eisen- und Kurzwaren-Großhandlung wurde am 15. Juli 1899 im Hause Fischstraße 22 gegründet. — Infolge grösserer Ausdehnung des Geschäftes wurde im Juni 1914 das neu erworbene Grundstück Große Petersgrube 29 in Lübeck bezogen. Im Jahre 1919 wurde das Lagerhaus Große Petersgrube 10 hinzugenommen. — Die Großhandlung hat ein kaufmännisches Personal von etwa 70 Köpfen, wozu noch 12 Arbeiter kommen. 7 ständige Reisevertreter sorgen für Herbeischaffung der Aufträge. Unsere Kundschaft besteht aus Kleinhändlern in Lübeck, Schleswig-Holstein, Lauenburg, beiden Mecklenburg sowie Vorpommern und den angrenzenden Gebieten von Hannover und Brandenburg. Es werden die verschiedensten Waren geführt, als Draht- und Draht-Stifte, Draht-Geflechte, Schrauben, Ketten, Werkzeuge, Kleineisenwaren, Haus- u. Küchengeräte, verzinkte Blechwaren, landwirtschaftliche Geräte, Stahlwaren, Munition, Emaillewaren, Aluminiumwaren, gußeiserne Waren, ferner Kurzwaren aller Art.



Geschäftshaus Gr. Petersgrube 29 mit St. Marien- und St. Petrikirche



Lagerhaus Gr. Petersgrube 10

Fr. Ewers & Co., Akt.-Ges.

(Inhaber: Aktiengesellschaft für Cartonnagen-Industrie)

Lübeck

Abt. I. Blechemballagenfabrik
Abt. II. Gummifabrik
Abt. III. Blechbearbeitungsmaschinenfabrik



DAS Werk wurde gegründet im Jahre 1884 von Herrn Fr. Ewers sen., welchem der Ruhm gebührt, das Verfahren, Dosen ohne Lötung mittels eigens für diesen Zweck konstruierter Verschlußmaschinen hermetisch zu verschließen, in Deutschland eingeführt zu haben. Durch dieses Verfahren nahm die Konservenindustrie einen ungeahnten Aufschwung und dadurch auch die Firma Fr. Ewers & Co. — Das Werk mußte andauernd vergrößert werden und die Dosen-Fabrikation wurde weiter ausgedehnt, indem neben der Herstellung von Konservenfalzdosen auch künstlerisch ausgestattete Fantasie- und Luxusdosen als Packung für Tee, Kaffee, Kakao, Biskuits, Marmelade etc., wie auch Reklameplakate angefertigt werden. Das Absatzgebiet wurde auch auf das Ausland ausgedehnt; als große Abnehmer traten Belgien, Frankreich, England und Übersee auf. — Das Werk besitzt eine eigene lithographische Anstalt und Druckerei, in welch letzterer 16 Schnelldruckpressen laufen.

Im Jahre 1898 ging das Werk in den Besitz der Aktiengesellschaft für Cartonnagenindustrie, Dresden-Loschwitz, über. Seitdem sind weitere große Neubauten aufgeführt und da die Leitung stets besonderen Wert auf modernste maschinelle Einrichtungen legt, so gehört die Firma Fr. Ewers & Co. zu den führenden ihrer Branche.

Außer der großen Blechemballagenfabrik wird in einer besonderen Abteilung die Fabrikation von Konservendosendichtungsringen betrieben, welche zum Abdichten der Konservendosen verwandt werden. Diese Dichtungsringe bilden mit den wichtigsten Bestandteil der Konservendose, da solche zu dem luftdichten Verschluß der Dosen wesentlich mit beitragen. — Außerdem werden in der Gummifabrik auch Gläserverschlußringe für Gläser aller Systeme, sowie Lackierwalzenbezüge, Wringwalzenbezüge etc. hergestellt.

In der Abteilung III werden als Spezialität Dosenverschluß-Maschinen in mehr als 40 größtenteils eigenen Konstruktionen gebaut, ferner Pressen und alle sonstigen Maschinen, die zur Blechbearbeitung notwendig sind. — Neben dem Inlande tritt das Ausland in großem Maßstabe als Käufer auf.

H. Meyer & Co.

Lübeck

DIE für Lübeck gegebene geographische Lage unterstützte schon frühzeitig die Entwicklung der hier bestehenden Handels-Häuser. Als eine der größeren Firmen am Platze sei hier die in ihrer Branche weltbekannte Rohprodukten-Großhandlung H. Meyer & Co. erwähnt, die im Jahre 1868 von Hermann Meyer gegründet wurde. Durch die rastlose Arbeit und ihren von wahren Hanseatengeist beseelten Geschäftspraktiken konnte sich die Firma im Laufe der Jahre zu einem Weltunternehmen entwickeln, so daß, als sie am 1. Oktober 1918 ihr 50 jähr. Geschäftsjubiläum beging, sie in der Rohprodukten-Branche für eine der ersten und tonangebenden galt.

Das Unternehmen wird seit dem Ableben des Gründers unter der Leitung der bereits im väterlichen Geschäft tätig gewesenen beiden Söhnen Iwan und Otto Meyer und des langjährigen Prokuristen Louis Baer, der seit dem Jahre 1902 Mitinhaber der Firma ist, gemeinsam im alten Geiste weitergeführt.

Unter der umsichtigen Leitung dieser fachkundigen Geschäftsleute erfuhr das Unternehmen von Jahr zu Jahr einen größeren Aufschwung. Es wurde im Jahre 1903 in Hamburg eine Zweigniederlassung gegründet, welche als selbständige Firma sich ausschließlich mit dem Im- und Export von Gerbereiabfällen, Haaren und Wolle beschäftigt, und in letzter Zeit zur Fabrikation von Leim übergegangen ist.

Eine weitere Zweigniederlassung wurde im Jahre 1910 in Köln aufgemacht, um im besonderen das Geschäft mit dem Industrie-Revier und den westlich belegenen Ländern zu pflegen.

Die langjährige Verbindung mit den Vereinigten Staaten, setzte die Firma in die Notwendigkeit, im Jahre 1912 auch in New York ein Büro mit eigenem deutschen Personal zu eröffnen.

Die Firma beschäftigt in ihren verschiedenen Niederlassungen etwa 100 Angestellte und in ihrem Lübecker Betrieb 150 Arbeiter.

Während die meisten andern Betriebe der Rohprodukten-Branche sich mehr oder weniger spezialisierten, verfolgte die Firma ihr altes Prinzip mit Stetigkeit weiter, indem sie den Großhandel in allen Abfallprodukten ausübt.

Bis zum Kriege pflegte die Firma ganz besonders das Im- und Export-Geschäft mit dem europäischen Ausland und den Vereinigten Staaten. Sie hat bereits begonnen, die durch den Krieg unterbrochenen ausländischen Beziehungen, wieder aufzunehmen.

Die von der Firma bearbeiteten Artikel sind unter anderm folgende:

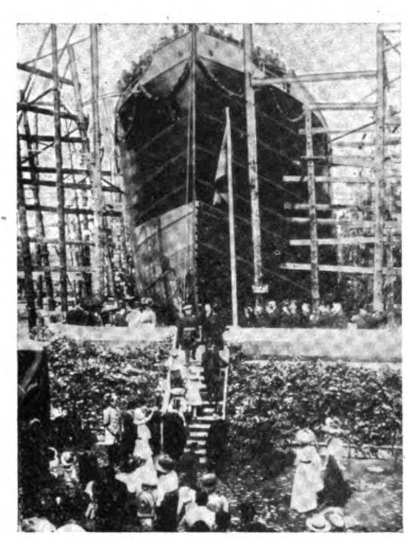
- Eisenschrott, jeder Art,
- Eisenbahnschienen, Feldbahnmaterial,
- Metalle,
- Lumpen, neue Wollabfälle, Tauwerk,
- Flachs-, Hanf- Baumwoll- und Juteabfälle,
- Papierabfälle, jeder Art,
- Gummiabfälle, jeder Art,
- Chemikalien, Chemische Rückstände,
- Teerprodukte,
- Tierhaare,
- Wolle und Wollabfälle,
- Hörner, Hornabfall und Hornmehl,
- Knochen, Knochenleim,
- Leimleder, Hautabschnitte, Leimfett, Lederleim,
- Polstermaterialien.

Sämtliche oben genannte Materialien werden in einzelnen durch wohl organisierte Abteilungen bearbeitet.

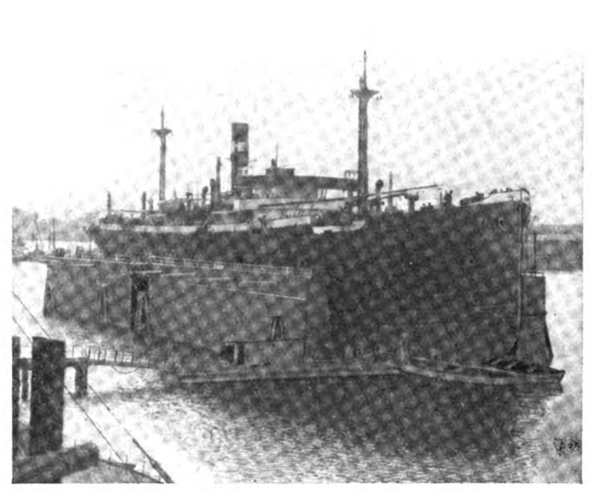
Das Hamburger Zweighaus, Viktoriastr. 11-17, bearbeitet, wie oben erwähnt, als Spezialität die Gerbereiabfälle und die daraus hergestellten Fabrikate.

Das Kölner Haus dient vornehmlich für die Belieferung mit Rohmaterial für die rheinisch-westfälischen Hüttenwerke.

Wenngleich auch die Zweigniederlassungen eigene Läger mit Gleisanschluß haben, so ist doch das Lübecker Stammhaus der Hauptstapelplatz. Dasselbe verfügt über 40 000 qm umfassende Läger. Durch die günstige Lage derselben am schiffbaren Wasser und mit Eisenbahngleisanschlüssen, vollzieht sich hier der Transportverkehr in den verschiedenen Artikeln auf das Schnellste und Bequemste.



Stapellauf Dampfer Lübeck,
25. Schiff für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei in Hamburg. 3000 Ton. Tragfähigkeit



Dampfer Horncap im Dock
3200 Tonnen Hebefähigkeit

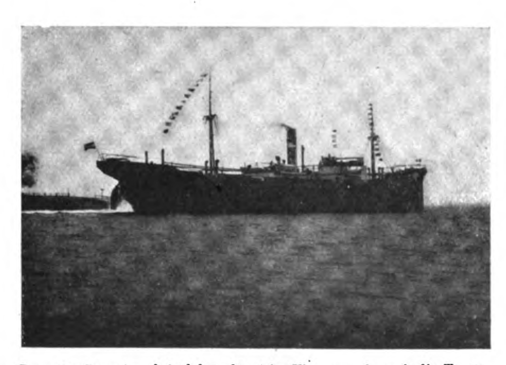
Schiffswerft
Henry Koch Aktiengesellschaft · Lübeck

7.200.000 M Aktienkapital
Gegründet 1882

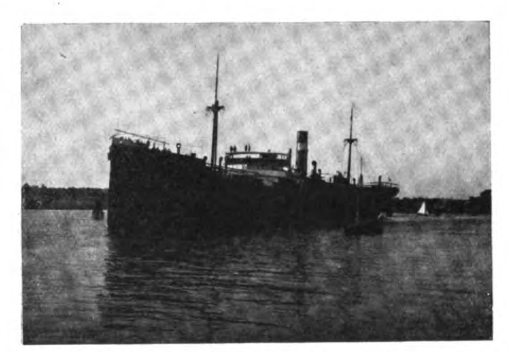
*

4 Neubauhellinge, 1 Schwimmdock, 3200 Tonnen Hebefähigkeit. für Schiffe bis zu 350 Fuß Länge und 7000 Tonnen Tragfähigkeit. 1 Schwimmkran für 60 Tonnen Last

Schiffswerft · Maschinen-Reparaturwerkstatt · Kesselschmiede



Dampfer Deutschfeld verlässt im Flaggenschmuck die Travemündung zum Antritt der Probefahrt. 7400 Tonnen Tragfähigkeit.



Dampfer Progress vor Travemünde
7400 Tonnen Tragfähigkeit

C. F. Schütt & Co · Lübeck

Gegründet 1831 — **Reeder Befrachter Schiffsmakler** — Gegründet 1831

Von 1814—1831 H. N. Schütt & Co.



UNTER den angesehenen Reeder- und Schiffsmaklerfirmen Lübecks verdient die Firma C. F. Schütt & Co. als die älteste besonderer Erwähnung.

Der Urgroßvater der heutigen Firmeninhaber, der Lübecker Kaufmann Heinrich Nicolaus Schütt führte bereits im Jahre 1814 ein Schiffsmaklergeschäft, das nach seinem Tode im Jahre 1831 auf seinen Sohn Johannes Christian Friedrich Schütt überging. Letzterer gründete daraus am 28. Juni 1831 die heutige Firma C. F. Schütt & Co. im Hause Breitestraße 780 (jetzt 21).

Joh. Chr. Fr. Schütt, geboren am 25. September 1808, erwarb sich als weitblickender und rühriger Kaufmann die hohe Wertschätzung seiner Mitbürger. Als Vertreter der Svea- und Halland-Linie widmete er seine besondere Tätigkeit dem Verkehr mit Schweden. Aus Anlaß seines fünfzigjährigen Geschäftsjubiläums verlieh ihm die Handelskammer die große goldene Ehrendenkmünze als „Zeugnis hoher Achtung und Anerkennung seiner großen Verdienste um die Aufrechterhaltung der für Lübeck so wichtigen Verkehrslinie mit Schweden zu einer Zeit in der die Dampfschiffsverbindung dorthin gefährdet war." Auch Schwedens König zollte seiner unermüdlichen Tatkraft durch Verleihung des Kgl. Wasaordens volle Anerkennung. Nur wenige Jahre überlebte Joh. Chr. Fr. Schütt seinen Ehrentag. Er verstarb am 6. Juli 1884 und hinterließ die Firma C. F. Schütt & Co., deren Kontor inzwischen 1882 nach der Untertrave 12 verlegt war, seinem Sohne Louis Schütt.

Geboren am 21. Mai 1835, war Louis Schütt am 1. März 1863 als Teilhaber in die Firma eingetreten und hatte sich gleich seinem Vater in tatkräftiger und erfolgreicher Weise an den Geschäften der Firma und am öffentlichen Leben beteiligt. Am 18. Juni 1903 folgte er seinem Vater im Tode nach.

Seine Söhne Hermann M. C. Schütt und Wilh. L. Schütt übernahmen 1893 bezw. 1903 als Teilhaber die Leitung der Firma und durften am 18. Juni 1906 das 75 jährige Geschäftsjubiläum der in den alten durch drei Vierteljahrhunderte geheiligten Traditionen geführten Firma begehen. Durch weiteren Ausbau der Schiffsmakler-, Reederei- und Befrachtungsabteilungen gelang es den Inhabern die alte Firma zu weiterem glücklichen Blühen und Gedeihen zu bringen. Die Firma unterhält zurzeit regelmäßige Verbindungen mit Dänemark, Schweden und Finnland.



Piehl & Fehling

Lübeck

DAS Handelshaus besteht seit dem 1. Februar 1863. Seine Gründer waren Chr. Aug. Heinrich Piehl und Hermann Wilh. Fehling. Die Tätigkeit des Hauses erstreckte sich zunächst vorwiegend auf Speditions- und Kommissionsgeschäfte nach dem Norden, insbesondere nach Finnland, zu dem die Inhaber in engen freundschaftlichen Beziehungen standen. Durch den Ausbau dieser Beziehungen — meist in persönlichem Verkehr — entwickelte sich die Firma rasch und dehnte ihr Arbeitsgebiet durch die Uebernahme der Vertretung bedeutender finnischer Reedereien beträchtlich aus.

Auch gliederte sich an das ursprüngliche Kommissionsgeschäft ein blühendes Warengeschäft vielseitiger Art an. Der Firma und ihren Inhabern war es damit gelungen, sich in der Heimatstadt, wie auch im Norden eine allseitig geachtete Stellung zu erwerben. Hermann Fehling, 1887—90 Lübecks Vertreter im Reichstage, stand viele Jahre als Präses der Handelskammer an der Spitze von Lübecks Kaufmannschaft.

Nach Heinrich Piehls frühem Tode (1889) trat sein Sohn Richard Piehl und einige Jahre darauf Johannes Christoph Fehling, ältester Sohn von Hermann Fehling, in die Handlung ein. Die Söhne setzten sie fort, nachdem Hermann Fehling 1907 durch Tod ausgeschieden war.

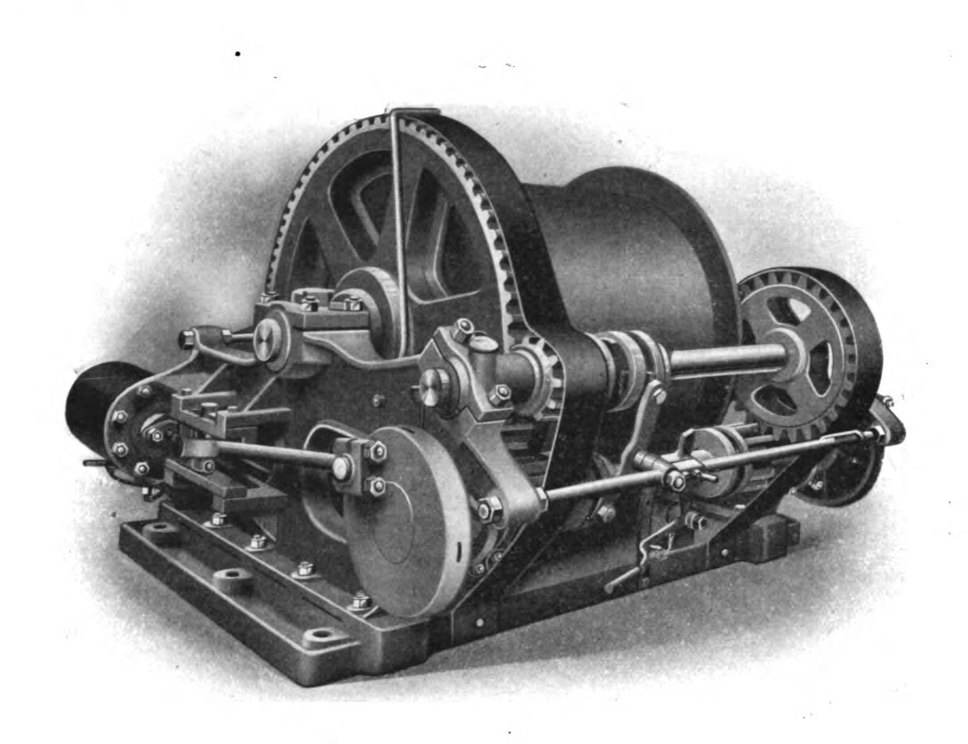
Der Weltkrieg brachte grundlegende Umgestaltungen für die Firma mit sich. Ihr Hauptarbeitsgebiet, Finnland, war durch den Krieg gesperrt; Blockade und Kriegswirtschaft hemmten die Wareneinfuhr. Gleichwohl gelang es, auch diese schweren Zeiten zu überwinden. Das Inlandsgeschäft gewann mehr und mehr an Ausdehnung, und als im Frühjahr 1918 unter deutscher Waffenhilfe Finnlands Befreiung erfolgte, waren die Beziehungen dorthin bald wieder „im Gange". Als weiterer Teilhaber trat nunmehr 1918 Johannes Emanuel Fehling ein, auch ging die Firma damals eine enge Verbindung mit der Industrie, mit der Aktiengesellschaft Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Ueberseehandel ein.

Gegenwärtig betreibt die Firma neben ihrem alten Kolonialwarengeschäft Eisen- und Kohlenhandel im Inland und nach dem Norden. Eisen- und Kurzwaren, Porzellan und Spedition bilden in starker Entwicklung begriffene Abteilungen. Ein Schiffahrtskontor als selbständige G. m. b. H. ist der Firma angegliedert.

Zweigniederlassungen bestehen in Hamburg und Helsingfors.



Die drei Geschäftshäuser der Firma Piehl & Fehling in Lübeck



Schärffe & Co. · Lübeck

Maschinenbauanstalt · Eisen- und Metallgiesserei

Spezial-Fabrik für: Ladewinden
Verholwinden / Ankerwinden
Gangspille / Steuerapparate usw.

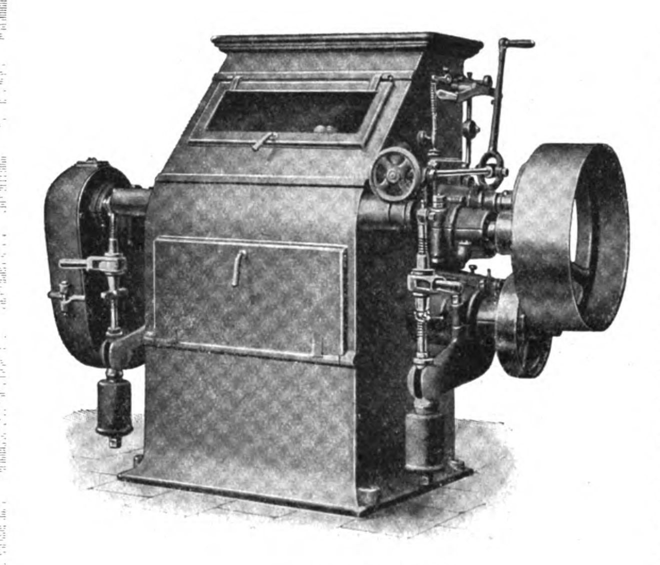
GEGRÜNDET 1875



DIE Fabrik befaßt sich in der Hauptsache mit der Herstellung der obengenannten Spezialmaschinen, welche von den kleinsten bis zu den größten Dimensionen für Hand-, Dampf- und elektrischen Betrieb geliefert werden und führt auch größere Reparaturen aus. — Ein alter, gut eingearbeiteter Leutestamm und die Verwendung modernster Werkzeug-Maschinen bürgt für tadellose und prompte Lieferung. — Die Firma besitzt eine eigene Kraftzentrale.

Ewers & Miesner G. m. b. H., Lübeck

Maschinenfabrik und Eisengießerei

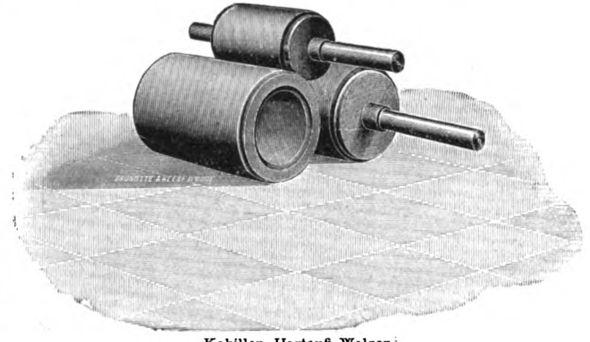


Walzenstuhl Modell E. M.

Die Firma Ewers & Miesner wurde am 1. Januar 1881 durch den Kaufmann Friedrich Ewers und den Ingenieur Jakob Miesner gegründet. Bestimmend für die Gründung als auch für den späteren Aufbau des Unternehmens war einerseits die Herstellung der Kokillen-Hartgußwalze, andererseits der Bau von Dampfmaschinen, besonders aber solcher Maschinen, für welche die Walze den Hauptfaktor bildet, wie Walzenstühle, Walzwerke, Walzenriffelmaschinen, Schrotmühlen. — Das Werk gliedert sich in 2 Abteilungen: a) Maschinenfabrik, b) Eisen- u. Walzengießerei. In ersterer Abteilung wird die in der Gießerei erzeugte Rohware der Bearbeitung unterzogen, wogegen die Gießerei der Maschinenfabrik den Bedarf an Roh- und Walzenguß liefert. Der Umfang der Gießerei läßt auch eine Belieferung fremder Fabriken mit Rohguß, speziell Hartgußartikel, in weitem Maße zu.

Im Betriebe dienen 40 Spezialmaschinen der Bearbeitung der Hartgußwalze. Die rastlose Arbeit, welche der Herstellung einer einwandfreien Walze gezollt wurde, zeitigt heute ihre Erfolge im Walzenstuhl-Bau für das Mühlengewerbe (siehe Bild). Über 100 einpaarige und doppelpaarige Walzenstühle und daneben viele hundert Walzen in den verschiedensten Konstruktionen und Größen verlassen jährlich mit einer Anzahl von Schrotmühlen für die Landwirtschaft die Fabrik und finden im In- und Auslande ihre Abnehmer.

Am 1. Januar 1903 erfolgte der Austritt des Herrn Friedrich Ewers aus der Firma und lag deren Leitung seitdem in den Händen des Herrn Jakob Miesner. In die Geschäftsführung der im Jahre 1915 erfolgten Familiengründung in eine G. m. b. H. trat im Jahre 1920 der Sohn des Firmengründers, der Ing. Gerhard Miesner.



Kokillen-Hartguß-Walzen

Deutsch-Finnländische Dampferexpedition G. m. b. H. · Lübeck



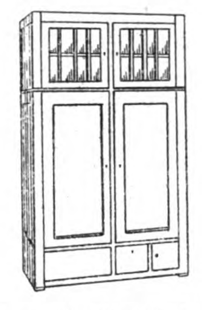
DIESE Firma wurde erst im Mai 1918 gegründet. Als nämlich der Verkehr zwischen Lübeck und Finnland nach dem Kriege wieder reger wurde, beschlossen die Finnischen Reedereien „Finska Ångfartygs Aktiebolaget", Helsingfors, „Helsingfors Ångfartygs Aktiebolag", ebenso in Helsingfors, und die „Wasa-Nordsjö Ångbåts Aktiebolag", Wasa, ihre Vertretung in Lübeck der zu diesem Zweck gegründeten Gesellschaft zu überlassen. — Kurz nach der Gründung überließ auch die „Lübeck—Wyburger Dampfschiffahrtsgesellschaft" in Lübeck die Expedition ihrer Dampfer der D. F. D. oder kürzer, mit der Telegrammadresse ausgedrückt, der Finndampfer.

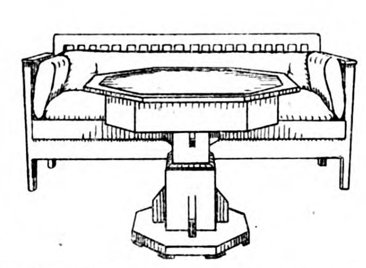
Um mit ihrer eigenen Kundschaft, den Herren Speditören, nicht zu konkurrieren, befaßt sich „Finndampfer" gar nicht mit Speditionsaufträgen, sondern erledigt nur die Expedition der Dampfer obengenannter Gesellschaften. Dadurch wird den Abladern ein unparteiisches Verladen ihrer Güter zugesichert. — Dieses hat natürlich dazu beigetragen, daß die Dampferexpedition in der kurzen Zeit in der sie existiert, das volle Vertrauen der Lübecker Ablader erworben hat.

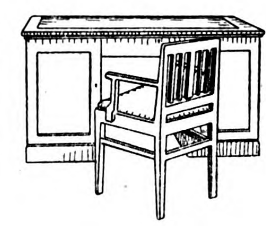
Lübeck ist ja zurzeit der deutsche Hafen, der den regelmäßigsten und lebhaftesten Verkehr auf Finland hat. Dazu hat im nicht geringen Maße die D. F. D. beigetragen, die bei Bedarf extra Tonnage nach Lübeck gezogen hat um bei größerem Andrang die über Lübeck geleiteten Güter schnellstens an die finnischen Empfänger zu bringen.

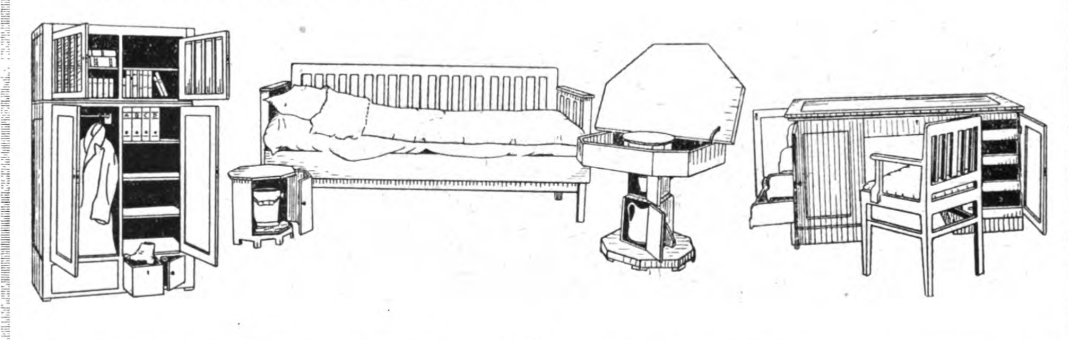
Die von der Deutsch-Finnländischen Dampferexpedition vertretenen Reedereien sind im Besitz von eisverstärkten Dampfern, wodurch der Verkehr zwischen Lübeck und Finland ohne größere Schwierigkeiten auch im Winter aufrechterhalten werden kann.







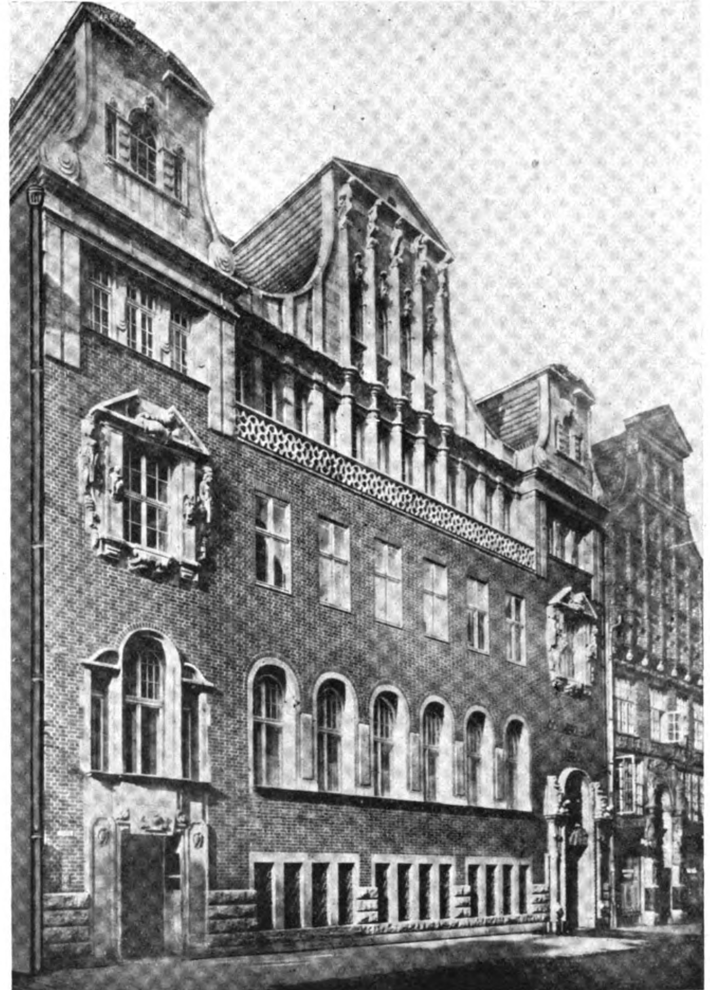




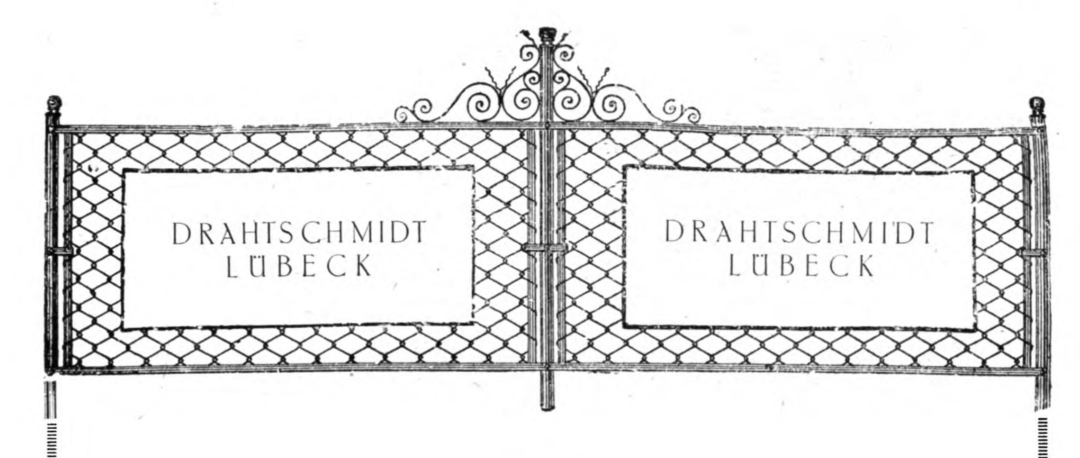
Gegründet 1856

Gegründet 1856





AUSFÜHRUNG ALLER BANKMÄSSIGEN GESCHÄFTE



Unter dem
industr. Aufschwung Lübecks befindet sich auch die

ERSTE LÜBECKER DRAHTGITTERFABRIK

DRAHTSCHMIDT

Anfang 1897 gründete der langjährige Kapitän Carl Schmidt dieses Werk, welches seiner Zeit ebenso notwendig als nützlich für Lübeck selber wie auch für die umliegenden Provinzen, da diese Branche nicht in Lübeck vertreten war. Aus kleinen Anfängen ist dieses Werk im Laufe der Zeit durch Umsicht, Energie, Volkskenntnisse unter dem Namen

» Drahtschmidt «

bis über die Grenzen hinaus bekannt und eingeführt worden. / Heute ist das Werk durch moderne Fabrik-Anlagen so ausgestattet, daß es nunmehr allen Anforderungen im weitesten Maße entspricht.



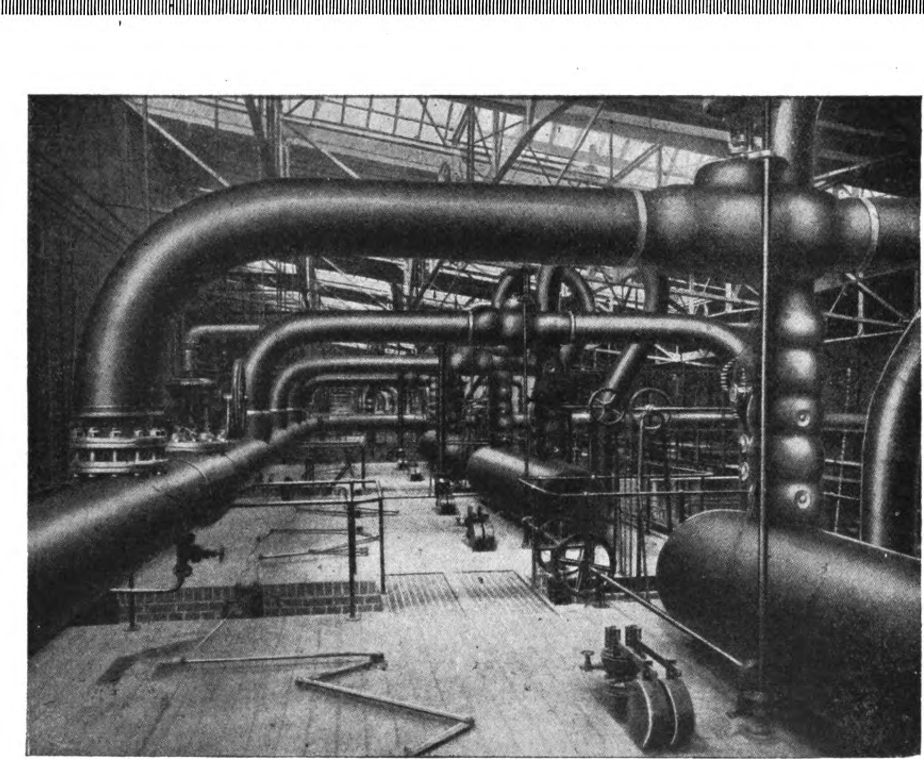
HANS KOCK ✱ LÜBECK

BANKVERBINDUNG:
BANK FÜR HANDEL UND GEWERBE IN LÜBECK

APPARATE- u. MASCHINENBAU
SCHIFFSSCHMIEDE · KESSELSCHMIEDE

FALKEN-STRASSE
FERNRUFANSCHLUSS
AMT LÜBECK, No. 8362

KUPFERSCHMIEDE UND HOCHDRUCK-ROHRLEITUNGEN



Ausgeführt für die Ueberlandzentralen Lübeck-Herrenwyk u. „Südharz" Bleicherode-Ost im Auftrage der Siemens-Schuckert-Werke Berlin

Projektierung und Ausführung
kompletter
Rohrleitungen
einschl. allem Zubehör für Dampfkraft, Druckluft- und Wasseranlagen
Neukonstruktion bestehender veralteter
Hochdruckrohrleitungen
Lieferung von einzelnen Bestandteilen u. Armaturen für überhitzten Dampf, Druckluft, Wasser usw.
Sachgemässe Konstruktion

Vorzügl. Ausführung

Beste Referenzen

Ständiges Lager in Rohrleitungsmaterialien wie Flanschen, Formstücken, Ventilen etc.

Kompl. Rohrleitungsanlagen für Schiffs- und station. Maschinen und Kessel-Anlagen in Kupfer, Stahl, Eisen, Blei u. Aluminium
Eisenkonstruktionen und Blecharbeiten jeglicher Art

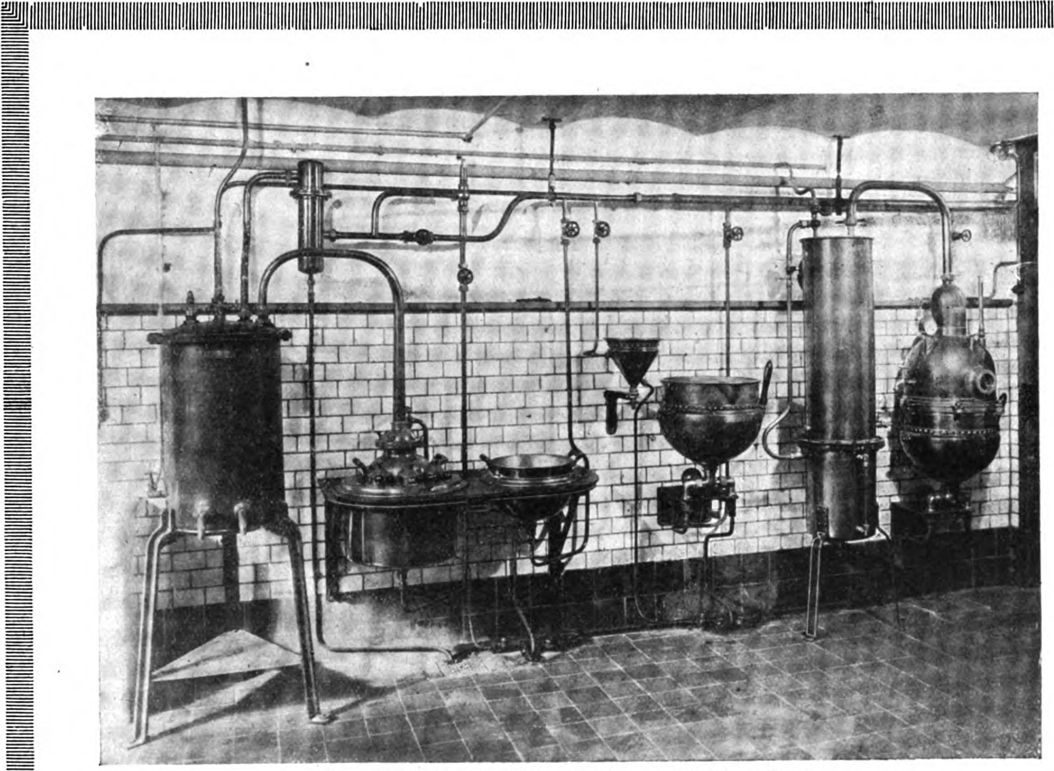
HANS KOCK ★ LÜBECK

BANKVERBINDUNG:
BANK FÜR HANDEL UND GEWERBE IN LÜBECK

APPARATE- u. MASCHINENBAU
SCHIFFSSCHMIEDE · KESSELSCHMIEDE

FALKEN-STRASSE
FERNRUFANSCHLUSS AMT LÜBECK, No. 8362

KUPFERSCHMIEDE UND HOCHDRUCK-ROHRLEITUNGEN



Ausgeführt für das chem. Laboratorium der Löwen-Apotheke zu Lübeck

Kupferne Dampfapparate für grosse Laboratorien

Kupferne Vakuum-Verdampf- und Destillier-Anlagen

Kupferne Destillier- und Rektifizier-Apparate
in jeder Grösse, auch in Eisen, Stahl, Nickel u. Aluminium

Vorzügl. Ausführung

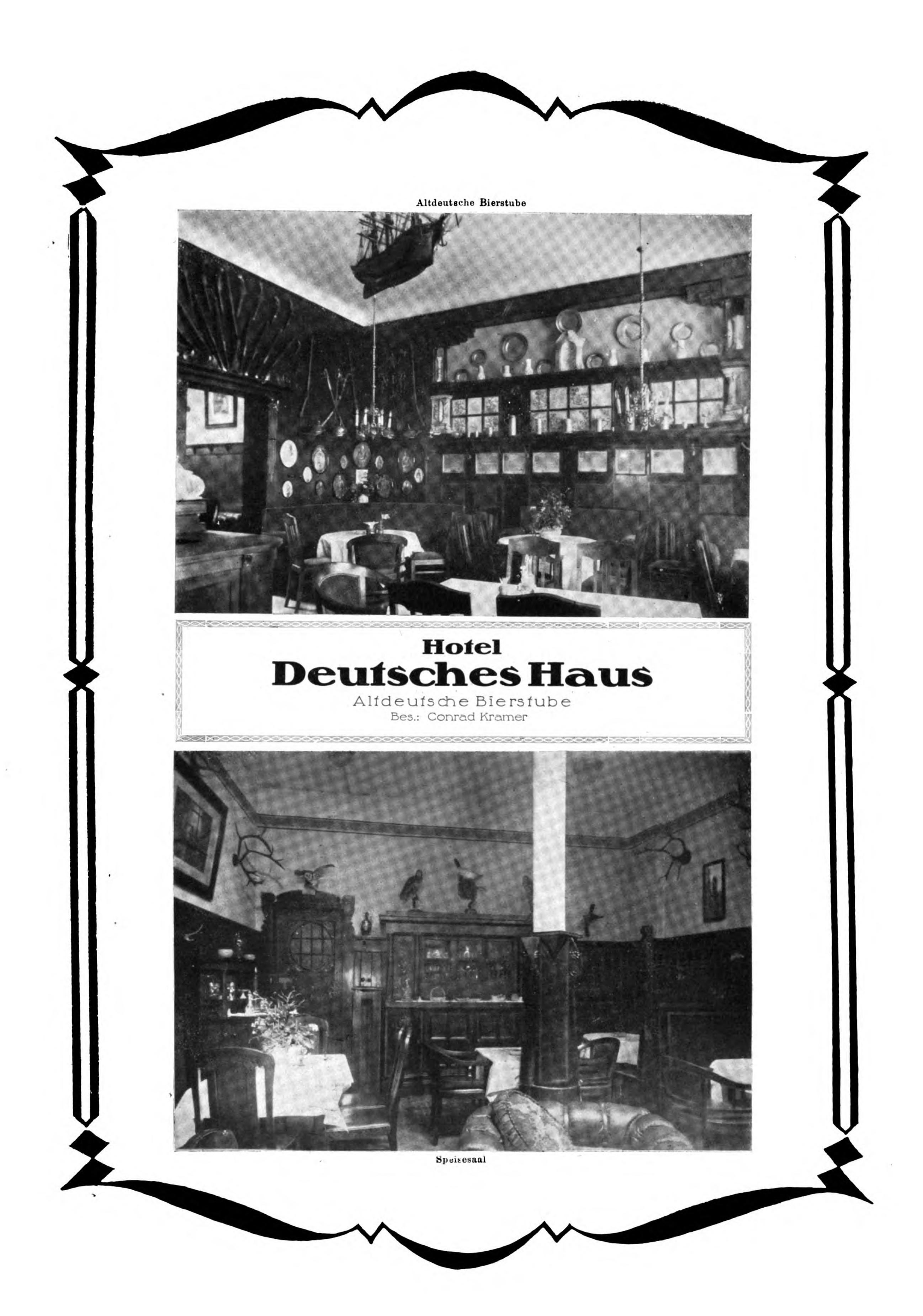
Beste Referenzen

Kupferne Heiz- und Kühl-Schlangen

in allen Grössen und Abmessungen, sowohl in Eisen und Stahl als auch in Aluminium

Feststehende und kippbare kupferne Dampf-Kochapparate

in allen Grössen und Bauarten, von 15 bis 1000 Liter Inhalt, auch in Eisen, Stahl, Nickel und Aluminium


Altdeutsche Bierstube

Speisesaal





Kai-Lagerhaus im Lübecker Hafen

F.O.Klingström G.M.B.H.

Hamburg • Bremen • **Lübeck** • Emden • Stettin

FERNSPRECHER	BANKVERBINDUNGEN	TELEGR.-ADRESSEN
Lübeck, Nr. 148 und 8775	Lübeck, Commerz-Bank in Lübeck	» KLINGSTROM «
Hamburg Merkur Nr. 4624	Lübeck, Commerz- und Privatbank	POSTSCHECKKONTO
Bremen, Roland Nr. 7416	Lübeck, Dir. d. Disconto-Gesellschaft	Hamburg Nummer 8223
Stettin, Nummer 2562	Hamburg, Reichsbank, Hauptstelle	GEGRÜNDET 1852
Emden, Nummer 75	Stettin, Bank für Handel u. Industrie	



Spedition

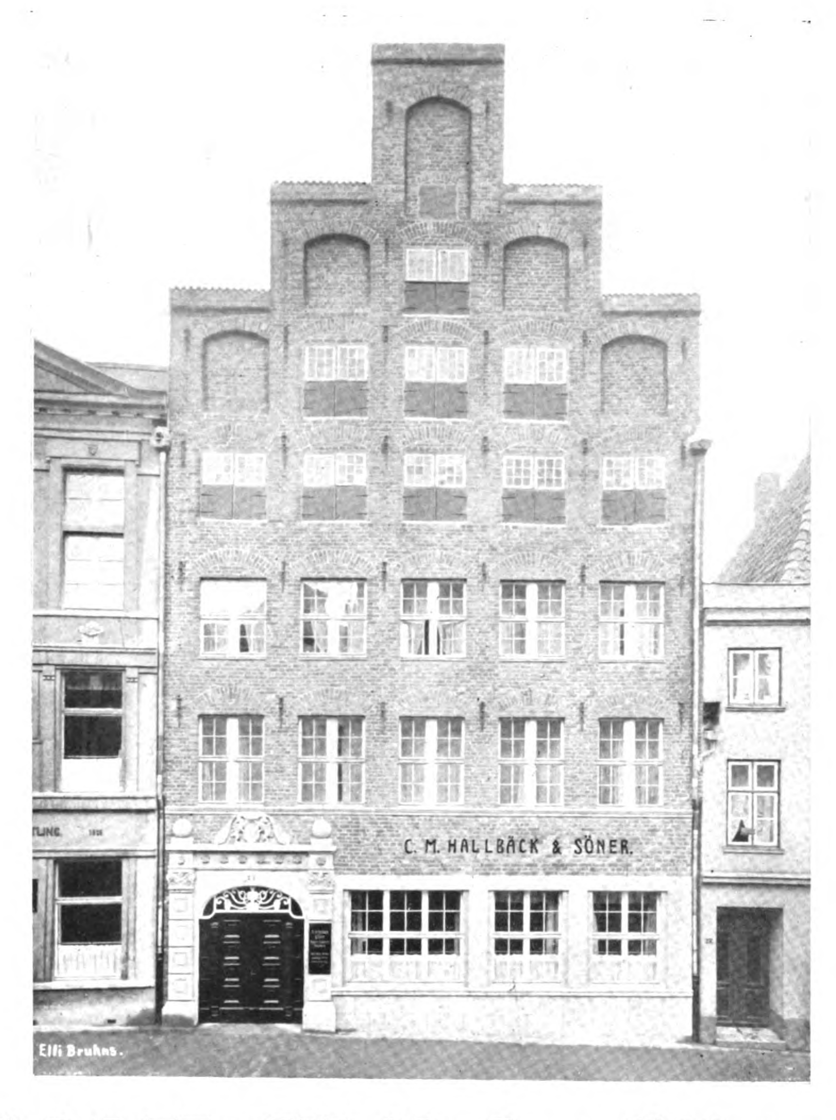
Reederei · Schiffsmaklerei · Assekuranz

Spezialverkehr mit dem Norden

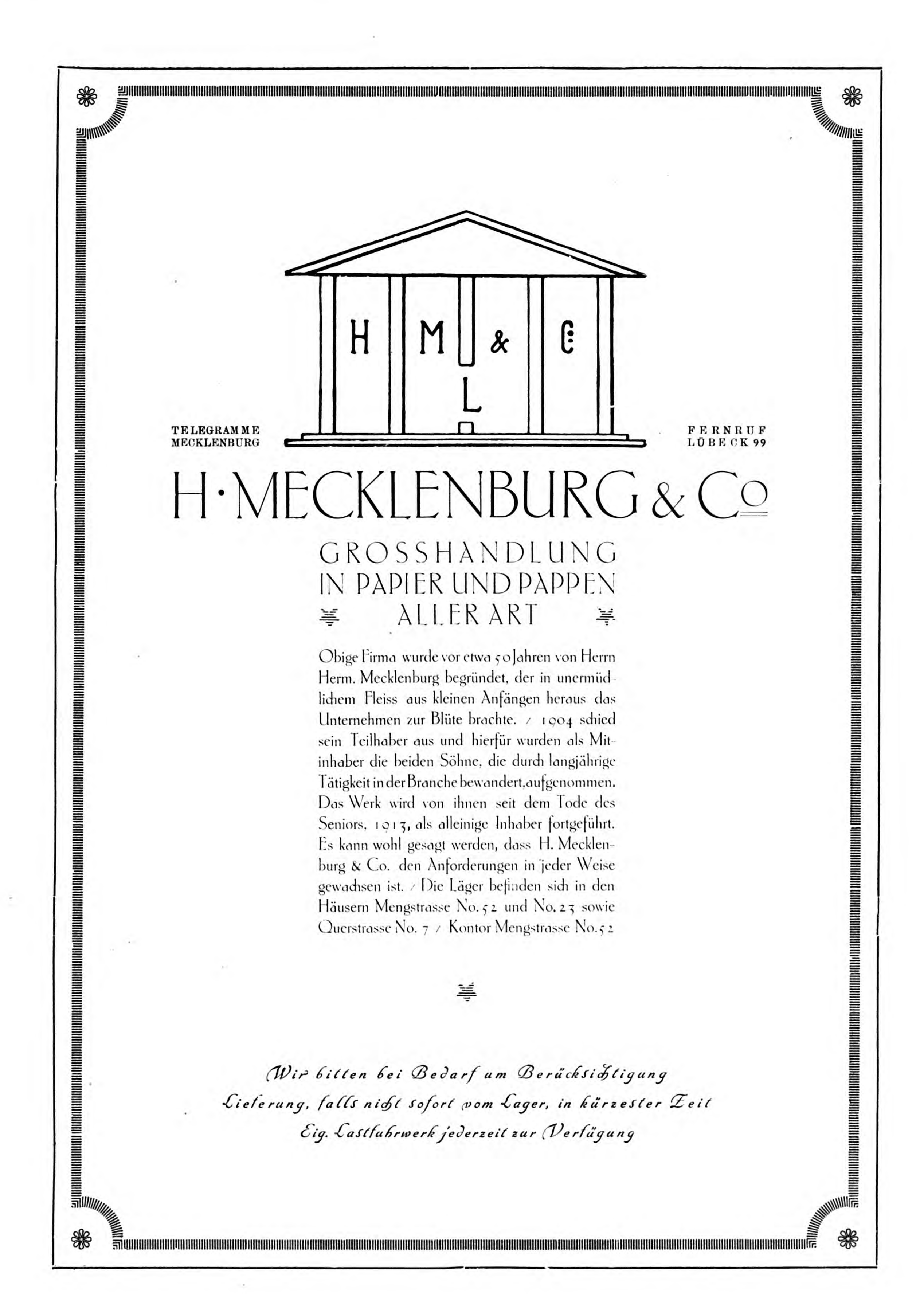
V e r t r e t u n g e n

der **Hamburg-Amerika Linie** und der **International Shipping Federation Ltd.**




C. M. HALLBÄCK & SÖNER.
Elli Bruhns.


Conr. Möller & Co
Conr. Möller
Steingut


H M L & C
TELEGRAMME MECKLENBURG
FERNRUF LÜBECK 99
H·MECKLENBURG & Co
GROSSHANDLUNG IN PAPIER UND PAPPEN ALLER ART
Obige Firma wurde vor etwa 50 Jahren von Herrn Herm. Mecklenburg begründet, der in unermüdlichem Fleiss aus kleinen Anfängen heraus das Unternehmen zur Blüte brachte. / 1904 schied sein Teilhaber aus und hierfür wurden als Mitinhaber die beiden Söhne, die durch langjährige Tätigkeit in der Branche bewandert, aufgenommen. Das Werk wird von ihnen seit dem Tode des Seniors, 1913, als alleinige Inhaber fortgeführt. Es kann wohl gesagt werden, dass H. Mecklenburg & Co. den Anforderungen in jeder Weise gewachsen ist. / Die Läger befinden sich in den Häusern Mengstrasse No. 52 und No. 23 sowie Querstrasse No. 7 / Kontor Mengstrasse No. 52
Wir bitten bei Bedarf um Berücksichtigung
Lieferung, falls nicht sofort vom Lager, in kürzester Zeit
Eig. Lastfuhrwerk jederzeit zur Verfügung


Schabbelhaus
Alt-Lübecker Patrizierhaus
Mengstr. 36 ∘ Fernruf 763
Museum
von bürgerlichen Wohnräumen von 1650—1850
Weinwirtschaft
der Weingrosshandlung Heick & Schwartzkopf
Mengstr. 27 ∘ Fernruf 765

Carl Osterloh Lübeck

Maschinenfabrik und Apparatebau-Anstalt

Gegründet 1874

Kompl. Anlagen zur Herstellung von konsistenten Maschinenfetten, Grubenfetten, Wagenfetten u. dergl.

Rührwerke und Mischmaschinen D. R. G. M.

Kitt- und Teigknetmaschinen

Trommelmischwerke

Ölmischanlagen zur Herstellung von Compoundölen

Komplette Firniskochereien und Lacksiedeapparate

Faßspül-und Reinigungsanlagen

Rüböl-Bleich- und Filteranlagen

Mineralöl-Bleich-u.Filteranlagen

Harzschmelzkessel- und Destillationsanlagen

Verbleite Kessel und Apparate

Anlagen zur Herstellung sulfurierter Öle, oxidierter Öle

Anlagen zur Herstellung von Degras

Anlagen u. Apparate für Wachs- und Ceresinschmelzen

Raffinier- u.Desodorisieranlagen für Cotton, Sesam, Kokos, Soja, Rüb- und Olivenölen

Anlagen und Apparate für Talgschmelzen und Kunstschmalzfabriken

Autoklaven für Abdeckfette und Abfallfette

Anlagen zur Herstellung von Türkischrot-Ölen, Appretur und Schlichtemassen, Wollschmelzöfen und Textilseifen

Apparate zur Herstellung von Bohrölen und Bohrfetten

Dampfkochkessel mit und ohne Rührwerk in jeder Ausführung

Älteste Spezialfabrik zur Einrichtung chemisch-technischer Fabriken

Export nach allen Ländern

Radloff · Lübeck

MEYER & BEHNKE
LÜBECK

Mengstraße Nr. 3a / Alfstraße Nr. 4 u. 6
Fernspr. 59 u. 8377 / Tel.-Adr. Meybehn

Kolonialwarengroßhandlung
Kaffeegroßrösterei



Geschäftshaus Mengstraße 3a



Lagerhäuser Alfstraße 4 u. 6



Kaffeerösterei



Export



Lagerhaus Mengstraße 3a



Hagen & Co

Hamburg

Fabrik Hamburg, Kl.-Grasbrook

Antwerpen • **Lübeck** • Rotterdam

Telegrammadresse: Hagenson
Gegründet im Jahre 1853



Als eine der ältesten und zugleich größten sowie bedeutensten Firmen ihrer Branche ist die im Jahre 1853 gegründete Firma Hagen & Co., Kommanditgesellschaft, zu bezeichnen. Diese macht nicht nur in Ölen und Treibriemen, sondern auch in sonstigen technischen Bedarfsartikeln ein bedeutendes Geschäft. Bereits der Begründer der Firma nahm die Einfuhr von Mineralschmierölen — den Kosmos-Ölen — aus Südrußland, sowie die Fabrikation verschiedener technischer Artikel, wie Packungen und Baumwolltuchriemen, auf. Besonders die letzteren erlangten infolge ihrer Güte einen hohen Ruf und erfreuen sich jetzt noch einer sehr großen Beliebtheit.

Seine Nachfolger widmeten sich in noch vergrößertem Maßstabe der Belieferung der Reedereien und Schiffswerften, sowie auch dem Export von technischen Bedarfsartikeln aller Art nach dem skandinavischen Norden, Finnland und der Levante.

Trotz der scharfen Konkurrenz in diesen Artikeln stieg der Umsatz der Firma Hagen & Co. von Jahr zu Jahr, und nahm dieser besonders in den Jahren vor Ausbruch des Weltkrieges infolge der großen Benzinverladungen nach Finnland einen bedeutenden Umfang an.

Wenn auch der Weltkrieg jegliche Ausfuhr verhinderte, und auch jetzt der Export sowie das Geschäft noch daniederliegt, so hat Dank der alten vorzüglichen Beziehungen nicht nur die Firma die Verbindungen mit ihren ausländischen Freunden in erfolgreicher Weise wieder angeknüpft, es war ihr vielmehr auch möglich gewesen, das Inlandgeschäft auf eine bedeutende Höhe zu bringen. Es zählen daher die ersten führenden Werke, Schiffswerften, Werke der Elektrizitätsbranche, auch die der Schwerindustrie, namentlich des Rheinlandes und Westfalens, sowie Reichswerke zu ihren Kunden. Außer ihrem Hauptsitze in Hamburg, Steinhöft 3, bezw. Schaartor 7 und der Stadtniederlassung Rotenburgsort, sowie der Fabrik Kl.-Grasbrook verfügt die Firma über Niederlassungen in Lübeck, Antwerpen, Rotterdam und Zittau, während die übrigen ausländischen Niederlassungen wegen der wirtschaftlichen Folgen des Weltkrieges noch nicht wieder eröffnet werden konnten.

Hagen & Co

Hamburg

Fabrik Hamburg, Kl.-Grasbrook

Rotterdam • **Lübeck** • Antwerpen

Telegrammadresse: Hagenson
Gegründet 1853



Kosmos-Maschinen- und Lubrovalvin-Zylinderöle

Heißdampf-Zylinderöl Lubrovalvin HD
unter Garantie den höchsten Anforderungen genügend

Hagens Dynamo-, Marine- und Turbinen- sowie Großgasmaschinenöle
bester Ersatz für Rüb-, Baum- sowie jedes andere Fettöl

Automobil-Oel

Motorenöl für alle Systeme
Konsistente Fette f. Maschinenschmierung
Graphit-Fette

Stapellauf- und andere **Schmiere**
f. Bergwerke, landwirtschaftl. Zwecke usw.

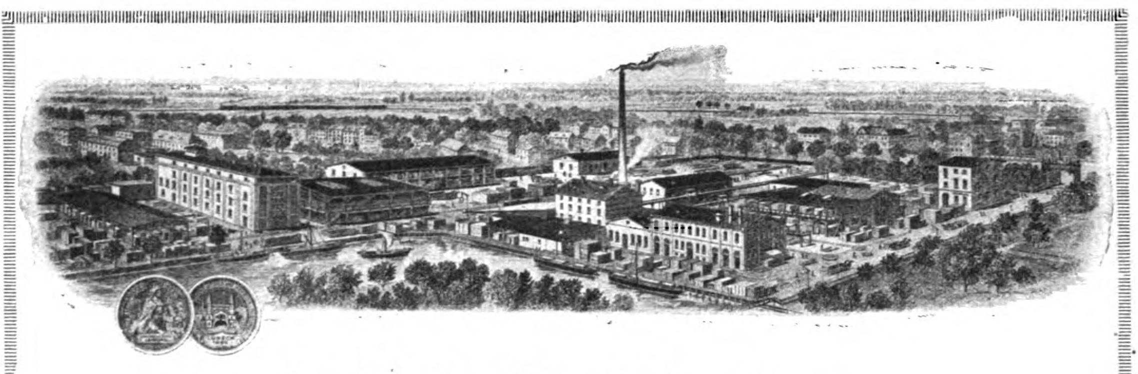
Prima nordischer Kienteer

Amerikan. Natur-Vaseline, Kunst-Vaseline usw.

Langjährige Lieferanten der größten Industriewerke, Reichswerke, staatlicher sowie städtischer Unternehmen







Laubholz- u. Furnierhandlung

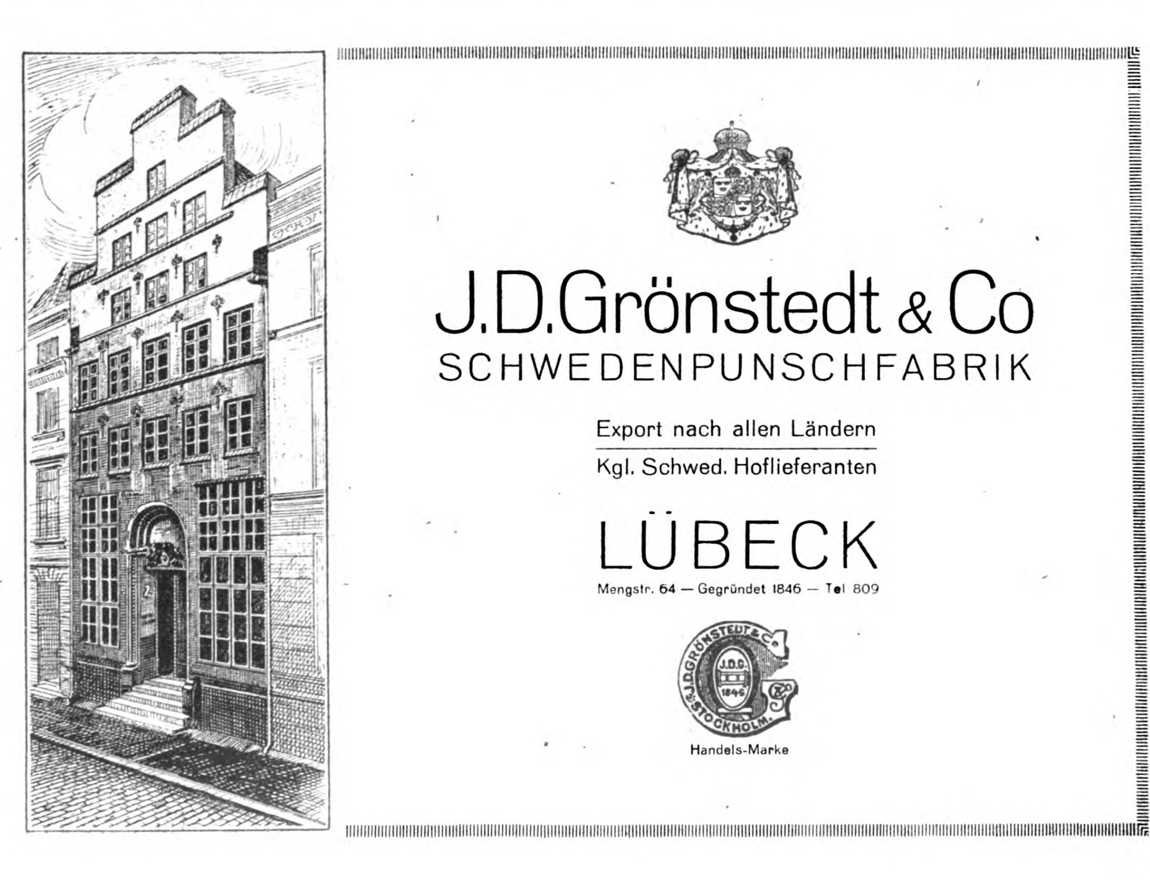
von

H. F. BOLDT, LÜBECK

DAMPFSÄGEREI · HOBELWERK
FURNIERSÄGEREI u. -MESSEREI

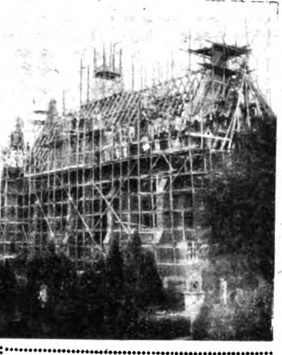
Gegründet 1834 / Telegramm-Adresse: Boldt, Holzhändler / Fernsprecher Nr. 191
Cebra-Code / American Lumberman Telecode / Bank-Konten: Commerz-Bank in Lübeck u. National-Bank für Deutschland, Lübeck / Postscheckkonto: Hamburg 43197

Großes Lager von allen inländischen und ausländischen
Laubhölzern, Rundhölzer, Schnittware und Furniere sowie von Sperrholzplatten









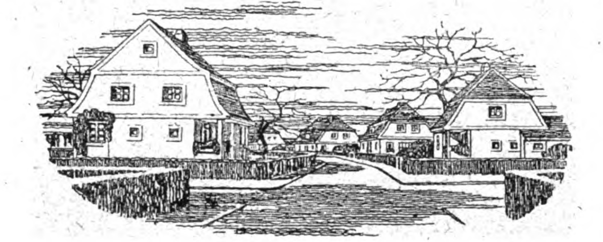
St. Lorenzkirche / ausgeführt 1899



Schloß Farchau / ausgef. 1910-11



Bahnhof Travemünde / ausgef. 1913-14

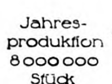


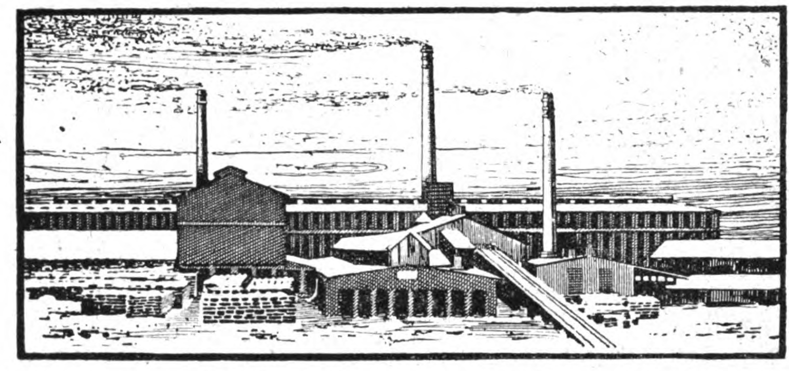
Ziegelei-Bauhütte G. m. b. H.

Lübeck

Fernsprecher Nr. 490 u. 599

Bank-Konto: Bank für Handel und Gewerbe





Jahres-
produktion
8000000
Stück

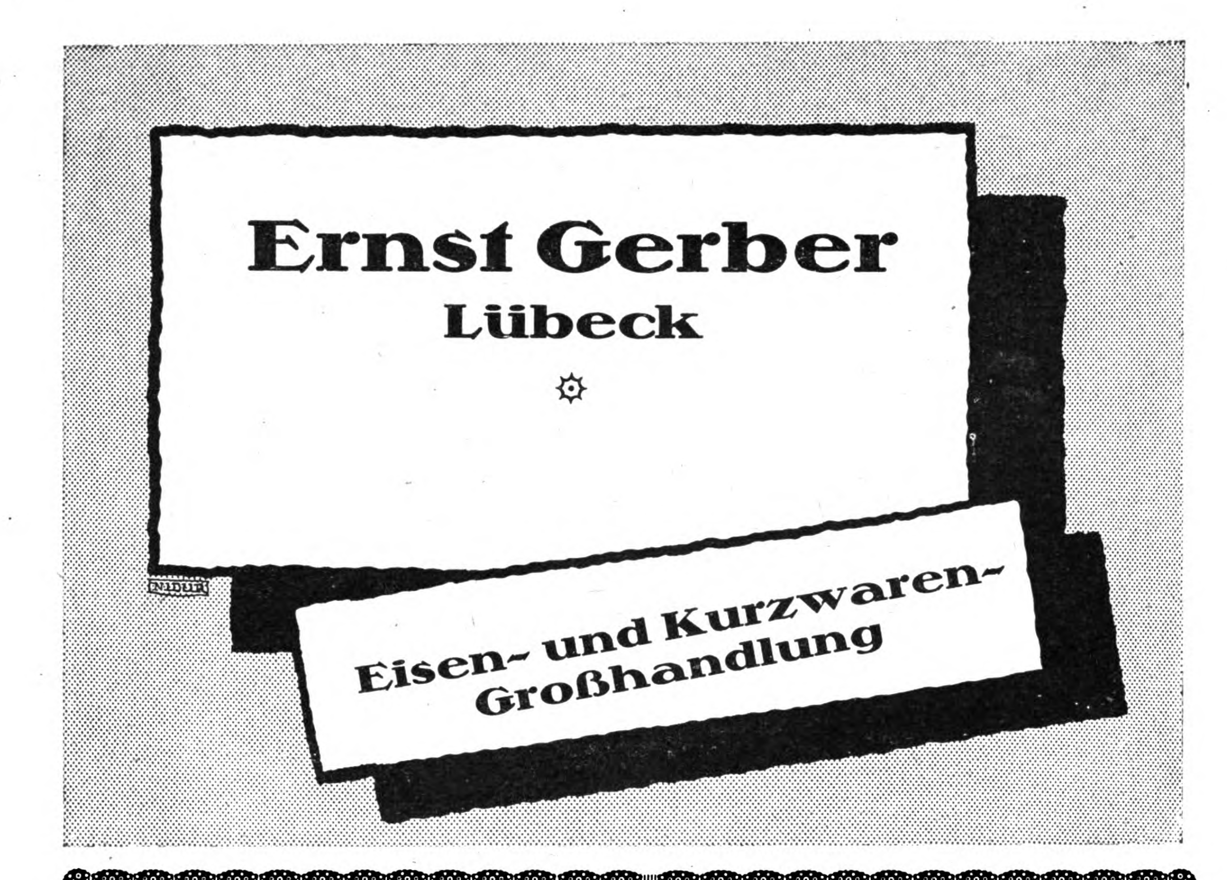
Steine, Dachpfannen, Drainrohre, Hohlsteine, Handstrichsteine, Brunnen- u. Schornstein-Steine

Direkt am Elbe-Trave-Kanal gelegen

300 m lange Ladebrücke







Bürstenfabrik

F. E. Schacht & Co

Lübeck

Telegrammadresse
» Piassava « Lübeck

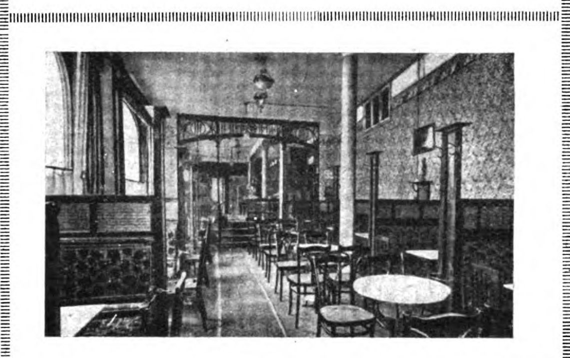


SPEZIALITÄT

Haushalt-Bürsten
Piassava-Besen







Ratsweinkeller

LÜBECK
FERNSPRECHER
261 u. 8520

Aug. Hahn

Dimpker & Sommer

Lübeck



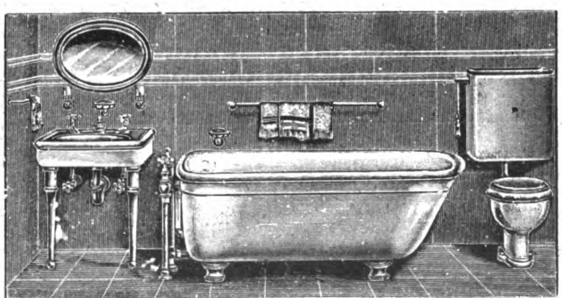
Export nach Finnland

Import Spedition



übernehmen Lohn-Trocknungen

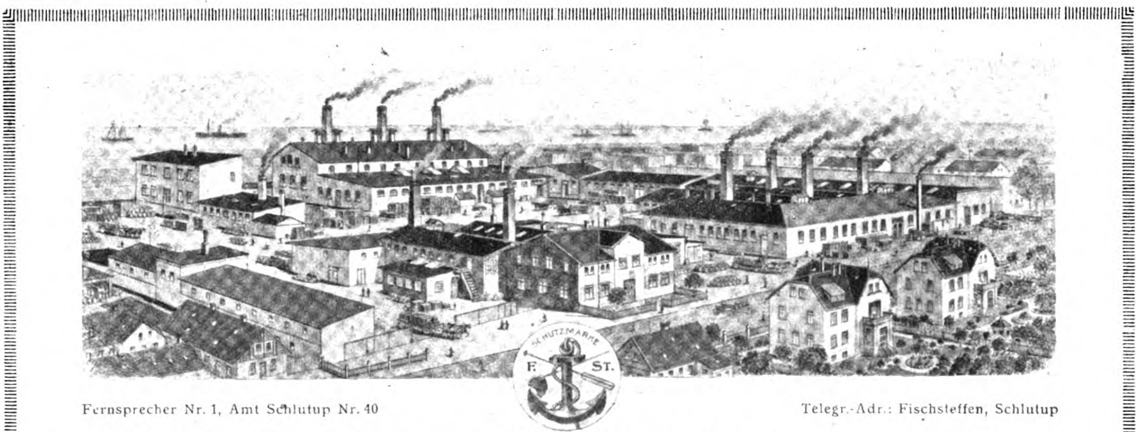
nach dem Zerstäubungstrocknungsverfahren
(System Karl Ebers, Ahrensburg)
D. R. P. ang.







STEGE & Co. Lübeck
Fernsprecher 8251 / Tel.-Adr.: Fischstege
See- u. Flußfisch-Großhandlung
Im- und Export sowie Commission von
Heringen und Seefischen
Feinmarinaden
Tran für alle Industriezwecke



Fernsprecher Nr. 1, Amt Schlutup Nr. 40 — Telegr.-Adr.: Fischsteffen, Schlutup

FRITZ STEFFEN, Fischräucherei, Braterei Marinlergeschäft, Fischexport / **SCHLUTUP**

Spezialität: Anker-Bratheringe, Marinaden, Bücklinge in rühmlichst bekannter Qualität

Direkter Import frischer Preißelbeeren / Preißelbeeren-Siederei

Telegrammädr. Erboie, Lübeck

Ernst Boie

Lübeck

Fernsprecher Nr. 75 und 328

Spedition
Versicherung

Lagerung
Zollabfertigung

Regelmäßige Dampferverbindungen nach und von deutschen Ostseehäfen, Rußland, Finnland, Schweden, Dänemark, Norwegen / Kahnverladungen durch den Elbe—Trave-Kanal nach allen Elbeplätzen und mit der Elbe verbundenen Binnenplätzen / Feste Übernahmeofferten für alle Transporte





(Fabrikmarke)








Benno Meyn · Lübeck

Mitgl. d. Reichsverbandes des deutschen Tiefbaugewerbes e. V. in Berlin

Tiefbau

Eisenbahnbau
Straßen-Anlagen
Kanalisationsanlagen
Bohren auf Boden-untersuchungen

Kontor und Privatwohnung: Beim Rethteich 4-8
Lagerplätze: Nebenhof-Straße 5 a; Wall-Straße 23 bis 25
Fernspr.-Anschl. Nr. 666
Bankkonten: Commerz-bank i. Lübeck; Lübeck. Privatbank; Commerz und Privat-Bank; Bank für Handel u. Gewerbe

---

Alleinvertretungen erster deutscher Werke und Fabriken

Export: Deutsche Erzeugnisse bes. der Eisen- u. Maschinen-branche, Büroartikel, Farben, Chemikalien, Papier, Bier

Lübeck
Hamburg

Wiking-Compagnie

für Import und Export
m. b. H.

Lübeck: Finnland, nordische Länder
Hamburg: Orient, Mittelmeer-Länder

Lübeck,
Braunstr. 11 — Tel. 8326
Hamburg,
Börsenbrücke 2a — Tel.: Alster 5629

August Haerder & Co. ⚙ Lübeck

Sandstraße 1-5,
Ecke Wahmstraße 2 und 8
Fernruf 166

Kleiderstoffe
Seidenstoffe
Aussteuer-Artikel

Damen- u. Mädchenkonfektion
Herren- u. Knabengarderobe

Kurzwaren
Wäsche
Besätze
Stickereien



C. J. F. FICK

LÜBECK

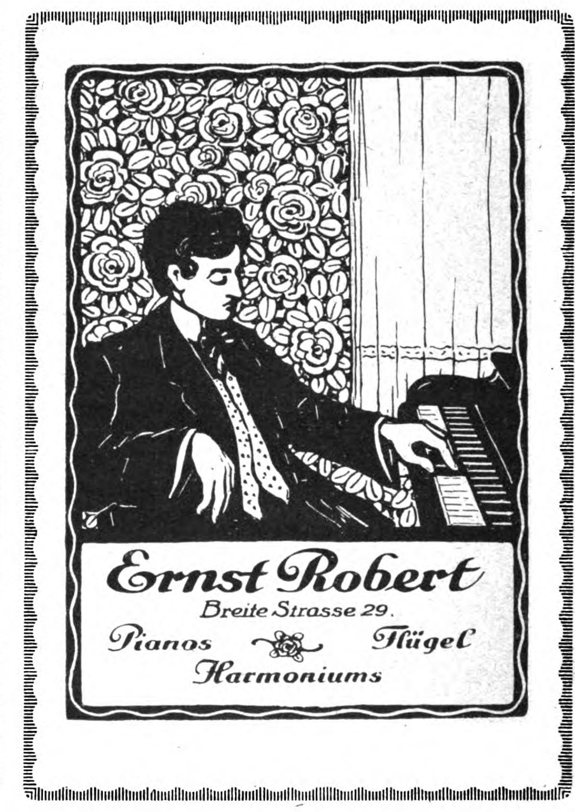
ENGELSGRUBE Nr. 25
FERNSPR. NR. 2440
GEGRÜNDET 1902

⚙

Spezialgeschäft

für Zeichenmaterialien u. Vermessungs-Instrumente

Plan-Druckerei u. Lichtpausanstalt



Feinblech-Stanz- u. Preßwerk G. m. b. H.

Fabrik für Blechdosen aller Art
Spezialität: Dosen für Schuhkrem, Lederfett, Bohnerwachs, Salben, Pastillen, Pulver u. a. m.

Telegramm-Adr.: Feinblech — **Lübeck** — Fernsprech-Anschluß Nr. 826



Intern. Patent-Büro
Verbandsbüro

Wilhelm Graefe, Lübeck

Schlüsselbuden 18 „Börsenhof"

Besorgung von
Patenten, Gebrauchsmustern, Warenzeichen im In- u. Auslande
Patent-Sachverständigen-Begutachtung

Sprechst.: 9-1, 3-6 — *Fernsprecher 2140*

F. Fränkel

Spezial-Geschäft in feinen Lederwaren, Koffern u. Reiseartikeln

Fernsprecher 1207
Bank-Konto:
Bank für Handel und Gewerbe

Lübeck
Breite Straße Nr. 35
und Holstenstraße 4

Nachtigall & Haaren

Elektrotechnische Werkstätten

Fernsprecher 3591 — **Lübeck** — *Beckergrube Nr. 50*

Ausführung elektrotechnischer Arbeiten jeder Art und Größe

Heinrich Gercken

Fernruf Nr. 1684 — **Lübeck** — *Engelswisch 43-45*

Bauschlosserei

Jacob & Valentin

Spediteure
Lübeck

Zentrale: Berlin O. 27, Holzmarktstraße 65
Verkehrsbüro: NW 7, Unter den Linden 69
Filialen in Amsterdam, Bentheim, Bremen, Danzig, Hamburg, Leipzig, Passau, Regensburg, Rotterdam, Stettin, Wien, Zbaszyn (Bentschen), London E. C. 2, Vertreter C. W. J. Miller, 206 Salisbury House Finsbury Circus

---

Holler & Co., Lübeck

Reederei, Schiffsmakler
Befrachtungs-Geschäft

Verfrachtungen von Massengütern nach: Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland und dem Baltikum

Tel.-Adr.: „Holler" · Fernsprecher 8762/63

FINNLAND-LINIE

Regelmäßiger Passagier- und Frachtdienst zwischen Lübeck und Finnland
Anmeldung von Passagieren und Gütern bei

Fernsprecher Nr. 8795 — KORPAS & TUOMAALA, LÜBECK — Tel.-Adr.: Korpas, Lübeck





ARCHIV DEUTSCHLANDS STÄDTEBAU



Erschienen sind Sonderausgaben von:

ALTENBURG / BRAUNSCHWEIG
BRESLAU / DUISBURG / DORTMUND
DRESDEN / FRANKFURT a. O. / GERA
GOSLAR / HALBERSTADT / HAMM
HERFORD / HILDESHEIM / INGOLSTADT
ISERLOHN / KOLBERG / LANDSBERG
LÜBECK / MINDEN / MÜHLHAUSEN i.TH.
MÜNSTER / NAUMBURG / NORD-
HAUSEN / PADERBORN / QUEDLINBURG
STENDAL / STOLP / ULM / UNNA
WEIMAR / WILMERSDORF / ZWICKAU

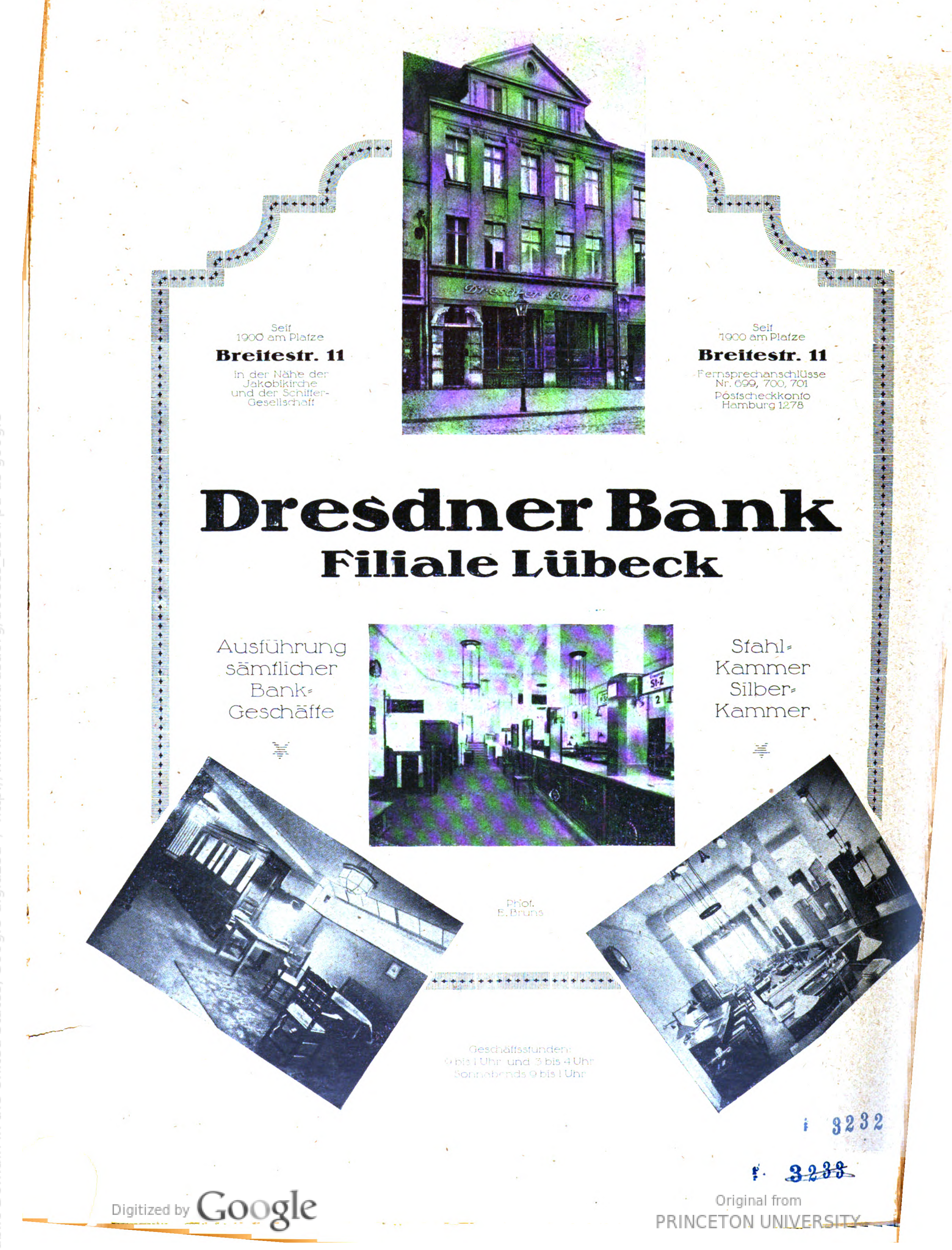
Die im Archiv Deutschlands Städtebau erschienenen Werke sind durch die Buchhandlungen zu beziehen



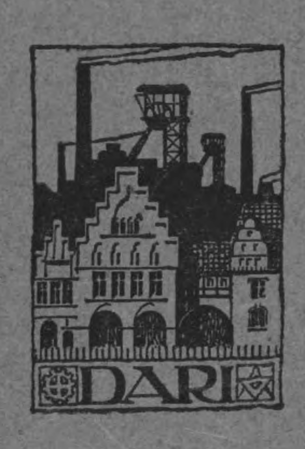
» D A R I «

DEUTSCHER ARCHITEKTUR- UND INDUSTRIEVERLAG
BERLIN-HALENSEE




Seit
1900 am Platze
Breitestr. 11
in der Nähe der
Jakobikirche
und der Schiffer-
Gesellschaft
Seit
1900 am Platze
Breitestr. 11
Fernsprechanschlüsse
Nr. 699, 700, 701
Postscheckkonto
Hamburg 1278
Dresdner Bank
Filiale Lübeck
Ausführung
sämtlicher
Bank-
Geschäfte
Stahl-
Kammer
Silber-
Kammer
Prof.
E. Bruns
Geschäftsstunden:
9 bis 1 Uhr und 3 bis 4 Uhr
Sonnabends 9 bis 1 Uhr




DARI



